Skrzydlata POLSKA



SKACZE MISTRZ ŚWIATA GUSTAW KOUBEK (CSR)

zdobywca I miejsca na zawodach w Moskwie



NR 37 (271)
9 WRZEŚNIA 1956
ROK WYDANIA XII
CENA 70 GR

III SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI

W dniach od 9 do 19 września na lotnisku Aeroklubu Krakowskiego zostaną przeprowadzone III Spadochronowe Mistrzostwa Polski. Celem mistrzostw jest wyłonienie najlepszego zespołu oraz spadochronowych mistrzów Polski w klasyfikacji kobiecej i męskiej na rok 1956. Ponadto ich zadaniem jest dalsza popularyzacja sportu spadochronowego wśród społeczeństwa, podsumowanie dotychczasowych osiągnięć, wymiana doświadczeń, a także próby ustanawiania rekordów krajowych i międzynarodowych. W programie mistrzostw przewiduje się rozegranie czterech konkurencji:

I. Skok na celność lądowania z wysokości 600 m (300 pkt.).

II. Skok z wysokości 1 500 m z 20 sekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu, z oceną stylu spadania i celności lądowania (700 pkt.).

III. Skok grupowy na celność lądowania z wysokości 1 000 m (1 200 pkt.).

IV. Skok z wysokości 2 000 m z 30 sekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu, z oceną stylu spadania w określonym uprzednio kierunku (400 pkt.).

Dla przypomnienia podajemy, że na II Spadochronowych Mistrzostwach Polski, które odbyły się w 1955 r. w Białymstoku, pierwsze miejsce zajął Zdzisław Szwedziuk, drugie — Józef Wójcik, a trzecie — Jerzy Koss.

W dniu otwarcia mistrzostw wszystkim zawodniczkom i zawodnikom przesyłamy życzenia jak najlepszych wyników sportowych.





Paweł Lipowczan, Roman Lewandowski i Józef Wójcik w kabinie AN-2.

NOWA 500-ka

...ale tym razem spadochronowa. Dnia 31 sierpnia br. w godzinach popołudniowych na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego Roman Lewandowski wykonał 500 i 501 skok spadochronowy z samolotu. Z tej okazji dwóch skoczków gratulowało sobie dalszych sukcesów: instruktor i uczeń. Tutaj należy się krótkie wyjaśnienie. Otóż Lewandowskiego do pięćsetnego skoku przygotowywał Mistrz Sportu Zbigniew Chronik, który pięć lat temu w Centrum Wyszkolenia Spadochronowego w Nowym Targu przygotowywał go do pierwszego skoku z samolotu. Tak więc z Lewandowskiego wyrósł sportowiec godny swego mistrza. Z okazji tej małej uroczystości dla dwóch spadochroniarzy przesyłamy życzenia dalszych pomyślnych lądowań.

(Mal.)

Radzieckie delegacje lotnicze w Anglii

Na zaproszenie Rady Lotniczej Królewskich Sił Powietrznych Wielkiej Brytanii, w dniu 2 września br. przybyła do Londynu na samolocie Tu-104 delegacja lotnictwa wojskowego ZSRR. Na czele delegacji stoi dowódca lotnictwa Związku Radzieckiego główny marszałek P. F. Żigariew. Pobyt delegacji w Anglii przewidziany jest do 9 września br. Zwiedzi ona m. in. szereg urządzeń i baz RAF oraz wystawę w Farnborough.

W tym samym dniu przybyła do stolicy Anglii, na zaproszenie brytyjskiego ministerstwa zaopatrzenia, delegacja radzieckich specjalistów przemysłu lotniczego z ministrem P. W. Dementiewem na czele.

Mistrzostwa świata w Cranfield

W dniu 6 sierpnia w Cranfield odbyły się mistrzostwa świata w kategorii modeli silnikowych. W mistrzostwach uczestniczyły reprezentacje 16 państw (w tym Czechosłowacy i Jugosłowianie). Mistrzem świata został Anglik R. Draper, uzyskując pięciokrotnie max. 3 minutowe loty, a w locie szóstym, decydującym — 5 min 2 sek. Wicemistrz, również Anglik — D. Posner, uzyskał w szóstym locie 4 min 52 sek. Fresl (Jugosławia) znalazł się na 4 miejscu (suma 5 lotów 14'57"), a Czechosłowak J. Masek na 14 miejscu (suma 5 lotów 12'56"). Zespołowo zwyciężyła W. Brytania przed USA i Holandią. Dalsze miejsca zajęły: 4 — Irlandia, 5. — Czechosłowacja, 6. — NRF, 7. Finlandia, 8. — Austria, 9. — Jugosławia, 10. — Belgia, 11. — Kanada, 12. — Italia.

P. E.

Czechosłowackie linie lotnicze

...stale zwiększają liczbę obsługiwanych przez swe samoloty połączeń międzynarodowych. W roku bieżącym otwarte zostaną nowe linie: Praha — Bruksela i Praha — Zurich. Obecnie Praha posiada już połączenia lotnicze z Moskwą, Warszawą, Budapesztem, Bukaresztem, Sofią, Belgradem, Wiedniem, Berlinem, Paryżem, Kopenhagą, Sztokholmem i Helsinkami. Na wielu z tych linii będą stopniowo wprowadzane samoloty odrzutowe.

Już w przyszłym roku czechosłowackie linie lotnicze wykorzystają śmigłowce, które początkowo będą użyte do opylania pól, a następnie do przewozu pasażerów, z centrum stolicy CSR do lotniska w Ruzyni. Przewidziane jest również zastosowanie śmigłowców do komunikacji na liniach krajowych.

(DW)

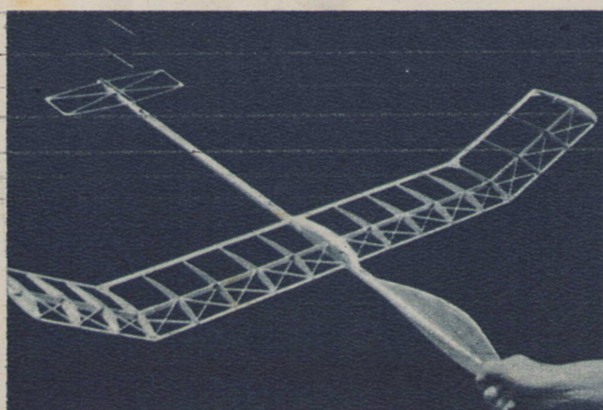
OD RWD-5 DO MIGA

Taki tytuł nosi ostatnio wydana przez MON książka-album w opracowaniu Zdzisława Szajewskiego. Zawiera ona opisy, plany i fotografie polskich — dawnych oraz nowych — samolotów i szybowców. Cena zł 11,60. Do nabycia we wszystkich księgarniach jak również w księgarni wysyłkowej (Warszawa, pl. Dąbrowskiego 8).

Obóz najmłodszych lotników

W dniach od 7 do 28 lipca w Szkole Szybowcowej w Ligocie Dolnej, Warszawski Pałac Młodzieży zorganizował obóz dla swoich modelarzy. Zgromadził on 28 uczestników. Kierownikiem był L. Komuda. W czasie obozu chłopcy zapoznali się ze szkoleniem szybowcowym (na chwiejnicy) oraz wykonali szereg ciekawych modeli. Między innymi opracowano szkolny model zboczowy o nazwie „Ligociak" (na zdjęciu).

(l)



Komunikacja lotnicza NRF — Ameryka Płd.

STAŁA komunikacja lotnicza utworzona została ostatnio pomiędzy NRF i Ameryką Południową. Pierwszy po wojnie samolot pasażerski zachodnioniemieckiego towarzystwa lotniczego otwierający tę nową trasę, wylądował w Buenos Aires. Na jego pokładzie przybyli tam ministrowie bońscy Seebohm i Balke oraz dwunastu deputowanych do Bundestagu i dwunastu dziennikarzy. (d)

II Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów na Żarze

DNIA 9 września br. rozpoczynają się na Żarze II Szybowcowe Mistrzostwa Juniorów. Poprzedzone one zostały eliminacjami, w których wzięło udział 25 zawodników ze wszystkich aeroklubów (z wyjątkiem Lublina, Mielca i Gdańska). W rezultacie eliminacji 15 szybowników stanęło do walki o tytuł mistrza w klasie juniorów.

Nasz korespondent z Czechosłowacji red. VLASTA PIKRTOVA telefonuje z Pragi

ŚWIĘTO LOTNICTWA CSR

300 000 widzów podziwiało wielkie pokazy lotnicze, jakie odbyły się w niedzielę 2 września na lotnisku praskim w Ruzyni z okazji Dnia Lotnictwa. Szczególnym zainteresowaniem publiczności cieszyły się popisy lotników sportowych SVAZARM-u, którzy zademonstrowali na pokazach wysoką klasę techniki pilotażu i skoków, zbierając rzęsiste brawa dziesiątków tysięcy widzów.

W części szybowcowej programu na uwagę zasługuje przelot ośmiu „Lunak'ów", pilotowanych przez członków aeroklubu z Ołomuńca, którzy wykonali zespołowo kilka ładnych ewolucji. Trzech instruktorów Centralnej Szkoły Szybowcowej z Vrchlabi pod kierownictwem mistrza sportu Kumposta pokazało następnie z wielką brawurą na „Lunak'ach" akrobację zespołową. Prawdziwą niespodzianką i nowością na tego rodzaju imprezach u nas był pokaz wyższego pilotażu w wykonaniu zespołu — szybowca „Lunak" w locie ciągnionym (na holu) za samolotem „Zlin 126".

W części samolotowej popisywał się m. in. Jiri Blaha, zdobywca II miejsca na rozegranych niedawno w Anglii mistrzostwach w akrobacji, który na samolocie „Zlin 226" (silnik o mocy 160 KM) urzekał po prostu publiczność prawdziwym „koncertem" akrobacji. Niemniej interesujący był pokaz akrobacji zespołowej na trzech „Zlinach 126" w wykonaniu pilotów z aeroklubu w Ołomuńcu, którzy demonstrowali już uprzednio swe umiejętności na pokazach w Zurichu i Wiedniu. Również ciekawie wypadła wiązanka akrobacji w grupie dziewięciu samolotów „Zlin 126", którą pokazali piloci z aeroklubu w Gottwaldowie.

Niezwykle interesujący pokaz dali svazarmowscy spadochroniarze. Dwóch skoczków z aeroklubu w Brnie (kobieta i mężczyzna) wykonało na wysokości 1 500 m z samolotu „Sokół" skok z zakrętu. 15 spadochroniarzy zademonstrowało również grupowe skoki z samolotu C-3 „Siebel" z 30-sekundowym opóźnieniem. Wielką sensacją dnia, co wywarło duże wrażenie na publiczności, były skoki dwóch naszych czołowych spadochroniarzy — mistrza świata z zawodów w Moskwie Koubka i Jehlićki. Obaj oni wyskoczyli razem na wysokości 2 000 m z samolotu AN-2. Podczas spadania trzymali się początkowo za ręce, następnie rozdzielili i ponownie złączyli, otwierając dopiero potem swe spadochrony.

Lotnicy wojskowi pokazali w swej części także skoki spadochronowe indywidualne i grupowe, demonstrując m. in. skoki z balonu i śmigłowca. Z olbrzymim zainteresowaniem śledzono także przelot samolotu odrzutowego MiG-17, pilotowanego przez płk. Kukel'a, którego prędkość na wysokości 10 m nad ziemią wynosiła 1 000 km/h. Pokazy lotnicze zakończył przelot 320 myśliwców odrzutowych.

Wśród zaproszonych gości zagranicznych znajdowała się na trybunach również delegacja lotnictwa polskiego z dowódcą Wojsk Lotniczych gen. broni Janem Turkielem na czele.

VLASTA PIKRTOVA

Naród nasz ma w lotnikach wiernych synów

Fragmenty przemówienia gen. bryg. JANA FREY-BIELECKIEGO wygłoszonego na centralnej akademii z okazji Święta Lotnictwa.

DZIŚ, w dniu Święta Lotnictwa Polskiego, należałoby spróbować dać odpowiedź — podkreśla na wstępie gen. Frey-Bielecki — na pytanie, co my Polacy reprezentujemy w dziedzinie lotnictwa w porównaniu z innymi krajami.

Okres dwudziestolecia Polski międzywojennej zbiegł się z okresem ogromnego i jakościowego rozwoju lotnictwa na świecie. U nas w kraju ta linia rozwojowa, pnąca się również niewątpliwie ku górze, pełna była jednak załamań, spadków i zahamowań. Mieliśmy w okresie przedwojennym rozbudzony wśród szerokich rzesz społeczeństwa, a zwłaszcza wśród młodzieży, wielki zapał do lotnictwa. Nasz obecny mistrz sportu szybowcowego, Tadeusz Góra, jeszcze w 1938 roku zdobył najwyższą odznakę szybowcową: medal Lilienthala. Przelot polskiego pilota Bolesława Orlińskiego z Warszawy do Tokio i z powrotem stanowił w 1926 roku sensację światową podobnie jak później, w 1933 r., samotny przelot przez południowy Atlantyk Skarżyńskiego na maleńkim polskim samolocie RWD-5 bis. Nasi piloci, Żwirko i Wigura, a potem Bajan rozsławili imię Polski w świecie dwukrotnie, zwyciężając na międzynarodowych zawodach lotnictwa sportowego. Zwycięstwa na międzynarodowych zawodach balonowych polskich aeronautów, z obecnymi tu na sali Zbigniewem Burzyńskim i Franciszkiem Hynkiem na czele, wyrobiły polskim „baloniarzom" trwałe miejsce w czołówce światowej. Polscy konstruktorzy tworzyli znakomite szybowce, że wspomnę tu choćby konstrukcje Szczepana Grzeszczyka, zwanego przez nas wtedy ojcem polskiego szybownictwa, czy Wacława Czerwińskiego, lub inż. Kocjana, tworzyli udane samoloty sportowe, a także dobrze rozwiązane, nieraz wprost rewelacyjne dla swego okresu, prototypy samolotów wojskowych oraz silników, nawet i silnika odrzutowego.

Na skutek zbrodniczej polityki Polska okazała się nieprzygotowana do odparcia najazdu hitlerowskiego nawet w tej skali, na jaką mogłoby stać ówczesny nasz słabo uprzemysłowiony kraj. Polski lotnik z rozpaczą i desperacją walczył we wrześniu, jeśli tylko miał samolot, jeśli było paliwo, amunicja i części zamienne i wreszcie — jeśli na swym przestarzałym samolocie mógł dosięgnąć szybszego, lepiej dowodzonego, bez porównania liczniejszego wroga.

Po klęsce lotnicy nasi rozpierzchli się na obczyźnie. I tu, na antyfaszystowskich frontach II wojny światowej, zaczyna się nowa karta naszego lotnictwa. Polscy lotnicy walczą we Francji, potem nad Anglią, w Afryce, nawet w Chinach, a później od roku 1944 na głównym antyfaszystowskim froncie wojny, na froncie radzieckoniemieckim. Sława o nich rośnie. Pewne cechy w naszym charakterze narodowym, łącznie z wysokim poziomem wyszkolenia naszych lotników sprawiły, że swą brawurą, wolą walki i odwagą, doskonałym wyczuciem taktycznym, szybką orientacją oraz znakomitymi umiejętnościami w strzelaniu powietrznym Polacy zyskali sobie opinię, że należą do czołówki pilotów myśliwskich na świecie.

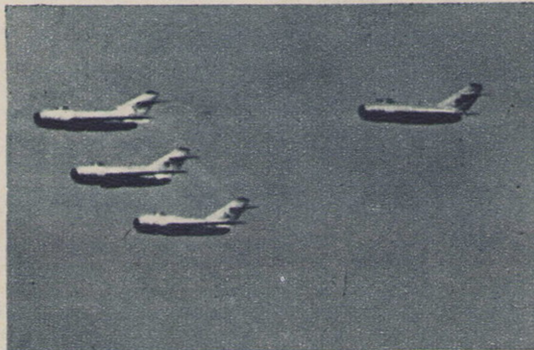
Polscy piloci wnieśli duży wkład krwi w zwycięstwo nad faszyzmem. Nieśli pomoc okupowanemu krajowi, dokonywali ze Wschodu i Zachodu lotów nad Warszawę, aby w ciężkich dniach powstania zaopatrywać ludność w broń, amunicję i żywność.

U steru nowoformowanego Wojska Polskiego na gościnnej ziemi radzieckiej stanęły nowe siły społeczne: przedstawiciele robotników, chłopów i inteligencji, komuniści, ludowcy i demokraci zgrupowani w Związku Patriotów Polskich. Prawie równocześnie z formowaniem I-ej Dywizji im. Tadeusza Kościuszki przystąpiono do tworzenia I Pułku Lotniczego „Warszawa". W pracy tej pomagali radzieccy instruktorzy, którzy szkolili polski młody narybek lotniczy, pomagał rząd radziecki, przydzielając do dyspozycji młodziutkiej jednostki lotniczej sprzęt. Po pierwszym pułku został sformowany drugi pułk lotniczy „Kraków", a następnie trzeci pułk lotnictwa szturmowego. Dwanaście lat temu, 23 sierpnia 1944 roku młodzi, świeżo wyszkoleni lotnicy pułku „Warszawa" wystartowali po raz pierwszy z lotniska pod Lublinem do lotu bojowego. Ten dzień postanowiliśmy uważać za dzień święta naszych polskich skrzydeł.

Chyląc czoła przed zasługami i bohaterstwem pionierów naszego lotnictwa polskiego, naszych dzielnych powietrznych obrońców z września 1939 roku, naszych dzielnych lotników ze wszystkich frontów II-ej wojny światowej, specjalną uwagę przywiązujemy do akcentowania wobec naszego społeczeństwa, a zwłaszcza młodzieży, demokratycznego rodowodu naszego ludowego lotnictwa. Chcemy, aby młody Polak, który zna — bo czytał o bohaterstwie polskich myśliwców w walce o Wielką Brytanię, znał równocześnie i z wdzięcznością wspominał takich naszych przyjaciół, jak radzieccy oficerowie: Tałdykin, Matwiejew, Kitajew, Bortkiewicz i wielu innych, z których niejeden oddał życie, szkoląc lub prowadząc w bój naszych młodych pilotów.

Szlak bojowy Ludowego Lotnictwa zakończył się nad Łabą. Na każdym etapie trudnych i ciężkich walk, prowadzonych nad Warką, Warszawą, Wałem Pomorskim, Kołobrzegiem, nad Bałtykiem, Odrą i Berlinem, Ludowe Lotnictwo z honorem wypełniało wszystkie zadania, osiągnęło szereg zwycięstw, otrzymało 6 podziękowań od Naczelnego Dowództwa Radzieckiego. Do historii ludowego lotnictwa polskiego na stałe weszły nazwiska bohaterskich pilotów: Gościmińskiego, Kozaka, Wierzchnickiego, Kalinowskiego, Bobrowskiego i szeregu innych.

Po zakończeniu działań wojennych w kraju rozgorzała intensywna praca nad odbudowaniem lotnictwa polskiego. Trudności były ogromne. Lotniska, zryte bombami i zdewastowane, w większości nie nadawały się do użytku. Hangary, budynki mieszkalne, dawne fabryki lotnicze, leżały w gruzach. Kadra działaczy lotniczych, konstruktorów i instruktorów lotniczych zdziesiątkowana, wielu z nich daleko na emigracji.



Jak wyglądają dziś po 12 latach niepodległego bytu i jakie mają perspektywy dalszego rozwoju główniejsze dziedziny naszego lotnictwa?

Przede wszystkim należy podkreślić, znane ogółowi, nasze osiągnięcia w dziedzinie szybownictwa. Szybownicy nasi są znani na całym świecie. Mamy grupę pilotów wyczynowych, o których poziomie dowodzi fakt, że w ostatnich latach wyniki uzyskane przez nich 25 razy były notowane w tabeli międzynarodowej jako oficjalne rekordy świata. 24 polskich pilotów posiada diamentową odznakę szybowcową, zaś 130 — złotą odznakę szybowcową. W parze z rozwojem polskiego wyczynu szybowcowego idzie także rozwój polskiej konstrukcji szybowcowej. Wśród wielu skonstruowanych i wyprodukowanych typów szybowców najbardziej cenione są u nas i eksportowane za granicę szybowce typu „Jaskółka" i „Bocian".

Ogromną wartość przedstawia dla nas i radością napawa poważny rozwój w ostatnich latach sportu spadochronowego. Jest to sport kształcący odwagę, zdecydowanie, siłę. Dziś nasz sport spadochronowy obejmuje już tysiące młodych, w pełni wyszkolonych skoczków, z których 13 zdobyło zaszczytny tytuł Mistrza Sportu Spadochronowego. Udostępnienie spadochroniarzom samolotów o odpowiednim pułapie pozwoli oczekiwać od nich rezultatów na miarę światową.

Szczególne uznanie należy się działaczom i pilotom silnikowego lotnictwa aeroklubowego. Sekcje silnikowe aeroklubów wyszkoliły tysiące młodych pilotów, często w warunkach niezwykle ciężkich.

Problemem nadal pozostaje sprawa sprzętu samolotowego. Oczekujemy tu szybkiego czynu ze strony naszych konstruktorów lotniczych, a także lepszej niż dotychczas koordynacji planowania rozwoju konstrukcji lotniczych dla lotnictwa sportowego ze strony zainteresowanych ministerstw i instytucji.

Piękną, choć niełatwą drogę rozwoju przeszło w Polsce Ludowej lotnictwo cywilne. Obecnie kraj cały pokryty jest siecią linii lotniczych. Mamy połączenia lotnicze z 12 krajami Europy. Łączna długość linii obsługiwanych przez PLL „Lot" wynosi 11 630 km, w tym linii zagranicznych 8 260 km. Samoloty PLL „Lot" przewiozły od 1945 roku do końca 1955 roku ponad milion pasażerów. Lotnictwo cywilne bierze udział w akcjach obsługi rolnictwa, leśnictwa i służby zdrowia. Szerokie perspektywy stworzy u nas w kraju zastosowanie w lotnictwie cywilnym śmigłowców — pozwoli to znakomicie rozszerzyć sieć komunikacji lotniczej i znacznie ją udoskonalić.

Gdy w dniu naszego święta mówimy o tym, cośmy w Polsce osiągnęli, to na czołowe chyba miejsce należałoby wysunąć sprawę stworzenia przemysłu lotniczego. Był to rzeczywiście wysiłek na miarę giganta! Zmuszeni sytuacją polityczną w świecie, dokonaliśmy w tej dziedzinie, w ciągu kilku ostatnich lat, ogromnego skoku, tworząc ze znikomych zalążków, właściwie z niczego, bez wykwalifikowanych kadr, bez sprzętu, na niemal pustym miejscu — nowoczesny przemysł lotniczy, który dziś całkowicie i z nadwyżką zdolny jest zaopatrywać nasze siły zbrojne we współczesne samoloty bojowe. Ten wysiłek kosztował nasz naród niemało. Wiemy o tym wszyscy. Ale też trud i ofiara nie przepadły na darmo. Wczorajszy chłop z Podkarpacia stał się dziś wykwalifikowanym robotnikiem w fabryce odrzutowców. Aluminium z polskiego surowca i z polskiej huty przerabiane jest dziś u nas w kraju na latające po naszym niebie śmigłe samoloty odrzutowe. To wielka zdobycz. Naród nasz zawdzięcza ten niewątpliwy sukces słusznej i śmiałej decyzji naszej Partii, powziętej w okresie zaostrzających się stosunków międzynarodowych. I chciałoby się dziś z tej trybuny złożyć serdeczne gratulacje wszystkim robotnikom i pracownikom przemysłu lotniczego, których trudem dokonane zostało to piękne dzieło.

Dziś kadra naszych naukowców, konstruktorów i inżynierów lotniczych, w oparciu o stworzoną już bazę przemysłową, jest w stanie pokusić się o realizację bardziej śmiałych i ambitnych planów. Potrzeby i perspektywy są ogromne. Lotnictwo oczekuje od polskich inżynierów nowych szybowców i samolotów sportowych, komunikacyjnych, nowych wielomiejscowych śmigłowców. Potrzebujemy słabosilnikowego samolotu odrzutowego. A dalej — rysują się perspektywy pracy nad konstrukcjami samolotów o wielkiej szybkości i wysokim pułapie, nad rozwojem oprzyrządowania, radiolokacji, nad automatyzacją procesu pilotowania samolotu, a nawet jego bojowego zastosowania, wreszcie nad stworzeniem samolotu bez pilota. Powie ktoś, że to odległe perspektywy. Chyba tak, na pewno jednak znacznie mniej odległe aniżeli dystans dzielący obecny stan lotnictwa od okresu sprzed 40 lat, gdy obecny tu inż. Nagórski na prymitywnym aeroplanie odbywał swe pionierskie loty w Arktyce.

Podobnie jak nasz przemysł lotniczy, w oparciu początkowo o import samolotów odrzutowych ze Związku Radzieckiego, a następnie już w pełni opierając się na produkcji krajowej, nasze lotnictwo wojskowe w ciągu ostatnich pięciu lat przeistoczyło się w taką siłę bojową, która liczy się we współczesnym świecie. Rozwinęliśmy pułki i dywizje lotnicze, wyposażyliśmy je w sprzęt, stojący na poziomie przodujących technicznie armii świata, systematycznie ten sprzęt unowocześniamy i — co najważniejsze — udało nam się przy pomocy radzieckich instruktorów wyszkolić i wprowadzić w tok samodzielnej pracy liczną kadrę pilotów, instruktorów, dowódców i oficerów sztabów. Umiejętności bojowe naszego personelu latającego z roku na rok systematycznie rosną. Obecnie zbliżamy się już do poziomu, który pozwoli nie obawiać się żadnego trudnego egzaminu. Pracujemy nad umocnieniem lotnictwa wojskowego zdając sobie sprawę, że jest to nasz wkład w dzieło utrzymania pokoju. Chcemy pokoju, nikomu nie grozimy, rozwijamy głównie lotnictwo obronne-myśliwskie, nie zapominając o gorzkich naukach przeszłości.

Kończąc gen. Frey-Bielecki oświadczył: — Naród nasz zbudował swoje lotnictwo za cenę wielkich wyrzeczeń. Wiemy, ile jesteśmy dłużni. I chcielibyśmy, aby nasz naród wiedział i wierzył, że w lotnikach polskich ma wiernych synów, ponad wszystko przekładających służbę dla swej socjalistycznej Ojczyzny.

WRZESIEŃ 1939

ADAM KUROWSKI

4.

Potężny huk silników poderwał nas z łóżek. W parę minut później staliśmy już z zadartymi głowami na podwórzu szkoły, w której był zainstalowany nasz sztab armii. Spojrzałem na zegarek — była godzina 4.50; uprzytomniłem sobie, że jest to dzień 1 września.

Grzmot kilkudziesięciu, a może kilkuset silników przybliżał się ku miastu od strony północno-wschodniej. Po chwili można już było odróżnić dziewięć kluczy dwusilnikowych bombowców po dziewięć maszyn w każdym. Leciały na wysokości około 2000 m, bez osłony myśliwców. Nie zatrzymały się nad Gnieznem lecz majestatycznie płynęły dalej na nasze tyły, może na Kutno, Łódź lub Warszawę.

Patrzyliśmy na tę armadę powietrzną tak, jak się patrzy na pokazy lotnicze, na ciekawy film. Obraz ten nie kojarzył się jeszcze w naszych umysłach z grozą wojny i zniszczeń, z grozą pożogi, która zawisła nad Polską. Dopiero po chwili przyszły ponure refleksje. Osiemdziesiąt maszyn! Tylko w jednym nalocie, z jednego kierunku... To przecież już przeszło dwukrotnie więcej niż jedyne dwa dywizjony dwusilnikowych bombowców, którymi rozporządzało lotnictwo polskie... A cóż mogą zrobić nasi myśliwcy wobec takiej ilości i prędkości? Zobaczymy!

Przypominały mi się pełne dramatycznego napięcia wypadki dnia wczorajszego i... odetchnąłem z ulgą.

Lotnictwo naszej armii składało się z następujących jednostek: 34 eskadra rozpoznawcza (10 samolotów „Karaś"). III/3 dywizjon myśliwski (21 samolotów „P-11"), 33 eskadra obserwacyjna (7 samolotów „Czapla"), 36 eskadra obserwacyjna (7 samolotów „R-XIII") i pluton łącznikowy (4 samoloty „RWD 8"). Wszystkie te jednostki mobilizował 3 pułk lotniczy w Poznaniu.

Jak już wspomniałem, plan użycia jednostek był przygotowany zawczasu i oczywiście wynikał z zadania i początkowego ugrupowania armii. Lotniska były rozpoznane i przygotowane; zasady działania taktycznego — przyjęte; zadania jednostek na pierwszy dzień walki — ustalone. Kilkakrotnie stykałem się osobiście z dowódcami tych jednostek i omawiałem szczegóły, spotkał się z nimi również dowódca lotnictwa armii, a jednak...

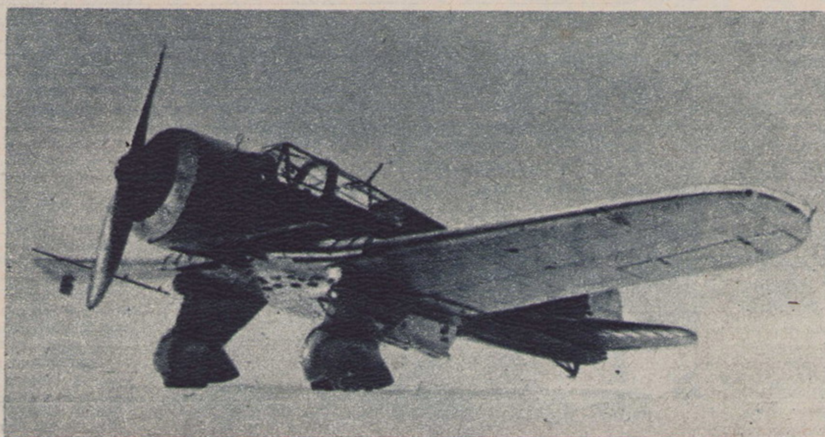
A jednak do wieczora dnia 31 sierpnia jednostki te nie były jeszcze w dyspozycji armii i tkwiły na lotnisku pokojowym w Ławicy. W sztabie armii, w Gnieźnie, leżała zapięczętowana koperta z napisem „mob. otworzyć na rozkaz X", a w elaboracie mobilizacyjnym 3 pułku lotniczego — podobne koperty, zawierające szczegółowe rozkazy przejścia jednostek do dyspozycji armii i natychmiastowego przerzutu samolotów i eszelonu kołowego na lotniska polowe. W Gnieźnie mieliśmy tylko dwa samoloty szkolne „wypożyczone prywatnie" z eskadry treningowej 3 pułku lotniczego.

Stan taki był dla nas wysoce denerwujący. Armia już od kilku dni miała w swojej dyspozycji wszystkie przeznaczone dla niej jednostki — oprócz lotniczych. Domyślając się podstępnego rozpoczęcia wojny przez Hitlera, drżeliśmy o los naszego, choć tak szczupłego, ale jakże niezbędnego armii lotnictwa.

Wreszcie, gdy nasze napięcie wzrosło do zenitu, o godzinie 16 dnia 31 sierpnia nadszedł przez radio ów decydujący rozkaz X. Do zmroku pozostawało niecałe 4 godziny. Jak wielki był nasz niepokój, niech świadczy fakt, że nie licząc na otrzymanie takiej samej depeszy ze Sztabu Głównego przez 3 pułk lotniczy, wysłaliśmy drugą od dowódcy armii. Oprócz tego poleciałem na Ławicę jednym ze szkolnych samolotów, a pułkownik Kuźmiński pojechał samochodem. Dopiero to potrójne zabezpieczenie rozładowało napięcie w sztabie armii.

Na szczęście wszystko poszło gładko i ostatecznie samoloty bojowe lądowały o zmroku w swoich miejscach przeznaczenia.

Patrząc teraz, o świcie 1 września, na lecące klucze hitlerowskie — mogliśmy sobie pogratulować. Tym razem gra się udała, ale brakowało naprawdę tylko przysłowiowego „włoska". Niebawem dowiedzieliśmy się dalszych szczegółów. Ławica została zbombardowana około godziny 5. Samoloty szkolne, ewakuująca się baza i pozostała część sprzętu mocno ucierpiały. Jednostki bojowe — nie tylko nasze, z armii „Poznań", ale i inne — straciły po paru ludzi i przeważnie po jednym samochodzie. Był to bowiem „pierwszy" — dzień wypłaty i każda jednostka pozostawiła samochód, oficera i paru żołnierzy z upoważnieniem odebrania żołdu i innych należności. Jedna z bomb trafiła w sam środek tej „kolumny samochodowej", samorzutnie skoncentrowanej przed budynkiem dowództwa pułku, inna w sam budynek.



Samolot „Karaś". W te maszyny wyposażona była 34 eskadra rozpoznawcza lotnictwa armii „Poznań".

Były to pierwsze straty bojowe jednostek armii.

5.

Zadanie armii „Poznań" na pierwszy okres działań polegało na prowadzeniu walk manewrowych, w celu rozpoznania nieprzyjaciela i osłony skrzydeł armii „Pomorze" (sąsiad północny) i armii „Łódź" (sąsiad południowy) oraz zajęciu ostatecznej linii obronnej: jez. Żnin — jez. Gopło — kanał Gopło — linia rzeki Warty z przyczółkami mostowymi Koło i Turek.

Obie sąsiednie armie miały zadania obronne i pierwotne ugrupowanie armii „Poznań" było w stosunku do nich wysunięte ku przodowi. Dopiero na ostatecznej linii obronnej jez. Żnin — Turek armia miała zatrzymać się w równej linii z sąsiadami.

W skład armii „Poznań" wchodziły: 14 d.p., 17 d.p., 25 d.p., 26 d.p., Wielkopolska b.k., b.k. „Podole" oraz dwie brygady Obrony Narodowej.

Najbardziej istotnym zagadnieniem w planie użycia lotnictwa było przyjęcie taktyki rozpoznania i zasad działania lotnictwa myśliwskiego. I tu zaczynał się dramat sztabowca, zwłaszcza jeśli chodzi o rozpoznanie. Mieliśmy w dyspozycji „Karasie", „Czaple", „R-XIII". „Karaś" wyciągał z trudem 240 km/h, „R-XIII" normalnie 150, na pełnych obrotach silnika — 180 km/h. W jaki sposób użyć to lotnictwo wobec prędkości 550 km/h „Messerschmitta"? A przewaga uzbrojenia!? Jakie zadania dać tym dzielnym chłopcom, aby nie wysyłać ich na pewną śmierć? Dziś jeszcze po wielu latach, gdy to piszę, opanowuje mnie wzruszenie, a cóż dopiero wtedy, kiedy stałem wobec tych kolizji, jak pomiędzy młotem a kowadłem. Z jednej strony była dyscyplina i obowiązek, z drugiej — uczciwość, koleżeństwo i... rzeczywistość techniczna. Należało powołać wszystkie swoje siły, spryt, wiedzę, rozwagę i intuicję, aby straty były jak najmniejsze.

W wyniku tego wszystkiego powstały następujące wytyczne rozpoznania:

„Karasie" pójdą tam gdzie będzie się coś działać, jeśli nie dadzą rady same, to pod osłoną myśliwców.

„Czaple" obsłużą część dywizji; nie będę latały głęboko w teren przeciwnika.

„R-XIII" polecą na te trasy, gdzie nic się nie dzieje. Trzeba pamiętać, że dla sztabu meldunek „negatywny" jest tak samo ważny, jak meldunek o obecności nieprzyjaciela.

Nieco wyraźniejsza była sytuacja myśliwców. Samolot „P-11" był przodującym na świecie... w roku 1931. Ale i teraz liczyliśmy, że potrafi ostać się przed atakami myśliwców nieprzyjaciela i że dopędzi bombowce. Trudność użycia dywizjonu polegała na ogromie jego zadania w szerokim pasie działania armii (wynoszącym w początkowej fazie około 200 km) oraz na słabości sieci dozorowania.

W rezultacie przyjęto następujące wytyczne:

Dywizjon zwalcza naloty bombowe działając z zasadzek.

W pierwszym okresie, do ukończenia ewakuacji Poznania, dywizjon osłoni rejon tego miasta oraz linie kolejowe na Wrześnię i Gniezno.

Działania dywizjonu powinny być jak najbardziej ekonomiczne. Unikać patrolowania.

Z tym rozpoczęliśmy wojnę.

6.

Pierwszy okres działań armii do momentu zajęcia wspomnianej linii obronnej trwał do dnia 6 września. Wypadki rozwijały się raczej tak, jak to przewidywał generał Kutrzeba. Nieprzyjaciel silnie nacierał na obie sąsiednie armie, przy czym już w dniu 4 września miał wolne przejście przez „korytarz" do Prus Wschodnich. W dniu 6 września armia „Pomorze" była zepchnięta na linię Toruń — Inowrocław, a armia „Łódź" walczyła na przedpolu Łodzi, mając zagrożone południowe skrzydło.

Z jednostek naszej armii dotychczas brały udział w walkach jedynie dywizje skrzydłowe na styku z sąsiadami: na północy — 26 d.p. i na południu — 25 d.p.

Lotnictwo armii działało tak, jak przewidywały wytyczne. Rozpoznanie już w pierwszym dniu przyniosło cenne wiadomości z obu skrzydeł. I na północy i na południu ruch nieprzyjacielski szedł wyłącznie w kierunku wschodnim, „muskając" nasze skrzydłowe dywizje. Rozpoznanie północne ujawniło dwa lotniska w rejonie Piły, silnie bronione przez lotnictwo myśliwskie i artylerię przeciwlotniczą. Wiadomość tę natychmiast przekazaliśmy Dowódcy Lotnictwa Naczelnego Wodza. Rozpoznanie w centrum działania armii stwierdziło, że na zachód od Poznania „nic się nie dzieje".

Wszystkie trzy loty wykonała 34 eskadra dowodzona przez kpt. pil. Badowskiego. Chłopcy przywieźli jeszcze coś więcej niż wiadomość o ruchach wojsk — olbrzymią ilość dziur w metalowym poszyciu „Karasi" i pierwszą wizję pożogi wojennej.

— Tam gdzie idą hitlerowcy — mówili — płonie cała granica, a ludność polska, pędząc bydło i dźwigając toboły, wędruje na wschód.

Ten obraz zniszczenia i masowej niezorganizowanej wędrówki prześladować nas będzie już do końca działań, do rejonu Łowicza i Sochaczewa.

Żywo utkwił mi w pamięci pewien fragment pracy 34 eskadry rozpoznawczej. Pierwszego lotu na południowym skrzydle armii, o którym już wspomniałem, dokonała załoga por. obs. Grochowskiego. Wiadomości były bardzo cenne, meldunek wyczerpujący. Między innymi, załoga rozpoznała zmotoryzowaną kolumnę piechoty przekraczającą granicę Polski w rejonie Milicze. „Karaś" uszedł atakowi dwóch „Me-109", uciekając ku ziemi.

Gdy po południu przyjechałem na lotnisko eskadry w Mierzewie i rozmawiałem z tą załogą, stwierdziłem, że jest ona pełna nienawiści do hitlerowskiego najeźdźcy, że wprost pali się do czynu, do następnego lotu. Jednocześnie, po tajemniczych uśmieszkach słuchaczy, poznałem, że porucznik Grochowski nie opowiada mi wszystkiego. Od kapitana Badowskiego dowiedziałem się, że załoga po uniknięciu ataku myśliwców nie odleciała na lotnisko, a sama zaatakowała kolumnę zmotoryzowaną, kilkakrotnie przelatując nad nią lotem koszącym, prażąc ze wszystkich karabinów maszynowych i zużywając prawie cały zapas amunicji.

Wróciłem do porucznika Grochowskiego i wszelkimi sposobami starałem się mu wytłumaczyć, że takie prowadzenie przez niego wojny nie jest właściwe. Pojedynczy „Karaś" w locie koszącym — to zbyt łatwy cel, a przeznaczenie jego jest inne. Przywiezione z rozpoznania wiadomości są dla armii niewspółmiernie ważniejsze niż kilkunastu nawet zabitych, czy rannych hitlerowców. Grochowski słuchał uważnie, ale spod jego krzaczastych brwi wystrzelały takie potoki nienawiści do wroga, iż wcale nie miałem pewności, że go przekonałem.

Dopiero dnia 3 września puściliśmy tę załogę na ponowne rozpoznanie. Prócz por. Grochowskiego załogę stanowili: ppor. pil. Sobczak i kapr. strzelec samol. Stęgierski. Osobiście odprawiałem ich i nakłaniałem do rozwagi.

„Karaś" ten nie powrócił z lotu rozpoznawczego.

Dnia 6 września eskadra ponosi dalsze straty. Jeden samolot nie wraca z zadania, a drugi zestrzeliwuje o.p.l. rejonu Kutno, przy podchodzeniu do lądowania w wysuniętym parku ruchomym. Załoga tego ostatniego samolotu nie ponosi szwanku.

36 eskadra „R XIII" miała w tym okresie swoją sławną historię. Użyliśmy jej do dalekich zadań w kierunku zachodnim. Codziennie szły 2—3 rozpoznania poprzez Poznań, na Zbąszyń, Leszno czy Szamotuły. Powtarzam, były to loty na dużą głębokość — trasa wynosiła nieraz do 400 km. Daleki zasięg tej maszyny pozwalał na to. Poczciwy „R XIII" z jednym karabinem maszynowym, ale o dobrym silniku, regularnie „młócił" swoje 150 kilometrów na godzinę i przez nikogo nie zagrożony powracał na lotnisko, przywożąc meldunki negatywne lub o jakichś małych oddziałkach piechoty czy taborach, posuwających się na wschód.

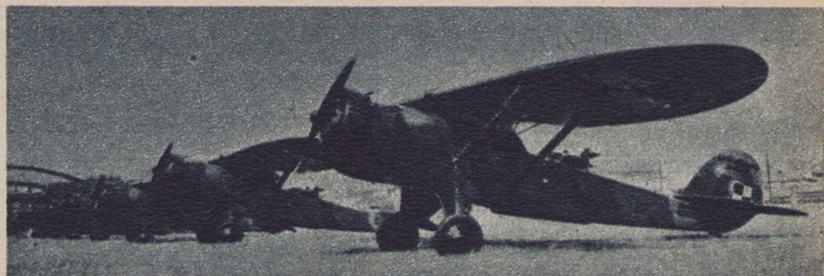
Poza tym eskadra wykonywała płytkie rozpoznania, głównie na rzecz 14 d.p. i wielkopolskiej brygady kawalerii. Dowódcą eskadry był kapitan obserwator Dorembowicz. Strat w tym okresie eskadra nie miała.

(c.d.n.)

Samoloty myśliwskie PZL P-11 na lotnisku Okęcie.



Samoloty obserwacyjne Lublin R-XIII D na lotnisku Okęcie.





ALARM DLA MYŚLIWCÓW

Napisał: **BENEDYKT DĄBROWSKI** • 3 • Ilustrował: **JANUSZ GRABIAŃSKI**

— Do zrobienia... Za godzinę znaku nie będzie — stwierdził zgaszonym głosem. — Stachu, — zawołał na pomocnika — leć no do Frączaka. Niech ci da blachę i niciarkę... Z radia niech też ktoś przyjdzie... A pośpiesz się... Więc co się tam z wami działo? Czy aż tak źle było? — zwrócił się znowu do Krzysztofa.

— Opowiem ci wszystko później. — Na razie daj mi się napić. Umieram z pragnienia.

Przytknął usta do podanej sobie manierki i pociągnął chciwie. Strumyki wody spływały mu kącikami ust. Odetchnął z ulgą, otarł brodę wierzchem dłoni i z błyskiem w oczach powiedział półgłosem:

— Sprułem Heinkla...

— A widzisz. Czegoś od razu nie mówił? — poderwał się mechanik i uradowany złapał go w serdeczny uścisk.

Nieomal w ostatniej chwili uskoczyli spod śmigła toczącej się maszyny. To Pezetel Urbana pchał się prosto na nich. Rój śladów po celnych seriach i rozdarty pociskiem z działka grzbiet płatowca przyciągały oczy. Zerwana antena zwisająca ze skrzydła wlekła się po ziemi. Twarz pilota wyszczerzyła w uśmiechu zęby.

Krzysztof ściągnął kominiarkę, schował troskliwie wilgotną od potu pończoszkę Anny i rozcierając spłaszczone uciskiem uszy, czekał aż Urban wyłączy silnik. Struczak, nie tracąc czasu, wdrapał się już na skrzydło i z wyrazem głębokiego skupienia na czole badał stan lotek i dźwigarów. Jego pomocnicy z zapałem odbezpieczali sprężynowe zapinki wzierników i osłon. Zbrojmistrz obwieszony taśmami pocisków wybierał z boku kadłuba puste ogniwka i łuski.

— Niech pan uważa na spusty! Pociski w lufach — ostrzegł go Krzysztof.

— Wiem, wiem — uśmiechnął się wyrozumiale sierżant.

Wszędzie dokoła wrzała gorączkowa, wytężona praca. Nad lasem stale jeszcze niósł się pomruk krążących Pezeteli.

Krzysztof rozpoznawał znajome numery na burtach i liczył te w powietrzu i na ziemi. Wiedział, że kilka maszyn nie wróci, ale na razie nie było jeszcze wiadomo kto zginął. Rachunek stale mu się mylił.

Oto kołowała dziewiątka Freda, za nim toczył się Niewiara. Był Szmejl, podziurawiony jak plaster miodu. Szalewicz... Jedynka Frey'a. Lądował podchorąży Miksa. Ktoś podszedł za wysoko, zwiększył obroty silnika i położył maszynę w zakręt do ponownego kręgu...

Mechanicy kłębili się koło wysiadających pilotów i słuchali w nabożnym milczeniu głośnych relacji, które padały urywanymi zdaniami. Żołnierze oglądali pokaleczone płatowce i dzielili się uwagami.

Urban przerzucił nogi za burtę, wylazł z uprzęży i przecisnąwszy się przez krąg mechaników podszedł do Krzysztofa.

— No, jak ci poszło? Żyjesz? — zawołał radośnie.

— Jak widzisz. Nic mi jeszcze nie brakuje. Ale obejrzyj maszynę — odparł wskazując postrzelanego Pezetela.

— To nic... Jeszcze im przysolimy. Dopiero się zaczęło.

Znad drzew, ryzykanckim trawersem podchodziła P-siódemka ze 123 eskadry. Widać było, że pilot z trudem utrzymuje się na kierunku. Kiedy z jękliwym świstem przemknęła im przed oczyma, spostrzegli ze zdumieniem, że brakuje jej połowy statecznika kierunkowego. Siadła jednak ciężko na końcu lotniska i niemal natychmiast, gwałtownie zarzuciła ogonem, ratując się od rozbicia tuż u skraju kończącego się pola.

Przy jednej z maszyn rozległy się wiwaty. Rozochoceni piloci podrzucali w górę podporucznika Dudwała ze 113 eskadry: zestrzelił dwa bombowce.

Przy ciężarówce z kawą i koszami kanapek zapachniało dniem powszednim. Piloci przepchnęli się bliżej i niecierpliwie wyciągnęli ręce po apetyczne kromki wiejskiego chleba. Od razu wrócił im dobry nastrój.

Zwolna zeszli się wszyscy przy namiocie dowództwa.

Podniecone twarze wyrażały jakiś przekorny optymizm. Duch entuzjazmu, przepłoszony na krótko zatrważającą prawdą o szybkości i uzbrojeniu Luftwaffe, wracał ze zdwojoną siłą. Świadomość, że brygada spotkała przeciwnika górującego nad nią zarówno stanem jakościowym i ilościowym, jeszcze bardziej pogłębiała zawziętość. Piloci rwali się do walki, ignorując całkowicie poznane już skutki ognia. Kłębił się zgiełk, padały urywane słowa, niedopowiedziane zdania. Nadmiar przeżyć wyrzucano gestami rąk, obrazujących sytuacje z walki.

Wszyscy, którzy wrócili — byli już na ziemi. W powietrzu cisza. Mimo to na skraju lasu oczekiwali jeszcze mechanicy i koledzy tych pozostałych, brakujących. Mijały ostatnie sekundy nadziei...

Dowódca dywizjonu, spoglądając na zegarek, kalkulował ostateczny rachunek. Można dokonać bilansu: w zbiornikach zaginionych myśliwców wypaliły się już ostatnie resztki benzyny.

Przed namiot wyszedł zasępiony dowódca 113 eskadry, porucznik Barański i kapitan Frey. Raz jeszcze uzgodnili swe zegarki. Ale wyraz ich twarzy mówił, że nie przywiązywali już do tego żadnej wagi. Wiedzieli, że dalsze oczekiwanie niczego nie zmieni.

— O której dokładnie był start, szefie? — spytał dowódca dywizjonu.

— Ostatnia maszyna poszła w powietrze o szóstej pięćdziesiąt, panie kapitanie...

— A zatem w tej chwili nie pracuje już żaden silnik — powiedział wolno i objąwszy wzrokiem zebranych, zamilkł. Po chwili polecił:

— Proszę ustalić w eskadrach kogo brakuje...

Piloci w milczeniu rozdzielili się na dwie luźne grupy. W 114 eskadrze natychmiast zauważono brak Gabszewicza. W pierwszej chwili nikt nie chciał w to uwierzyć. Ale porucznika nie było. Od chwili zestrzelenia pierwszego Dorniera — stracono go z oczu. Później nikt go już nie widział.

Porucznik Szmejl począł wolno odczytywać nazwiska z postrzępionego notesu. Przy każdym zatrzymywał się chwilę i unosił głowę, jakby pragnąc utrwalić sobie twarz odpowiadającego. Nie doszedł jeszcze do połowy stanu, gdy ktoś mu przerwał i zawołał zaskoczony:

— Wróblewskiego nie ma...

Obejrzeli się wszyscy.

— Podchorąży Wróblewski — powtórzyło kilka głosów. Ale nie odezwał się nikt.

— A więc porucznik Gabszewicz, sierżant podchorąży Wróblewski i kto trzeci?

— Starszy szeregowiec Olewiński...

Słysząc nazwisko Olewińskiego, Krzysztof drgnął. Przez trzy lata uczyli się i latali wspólnie. Ostatnio, we dworze zamieszkali w tej samej izbie. Rano był tu razem ze wszystkimi...

— O ile się nie mylę, Olewiński skakał — przypomniał sobie naraz Kiedrzyński. — Który numer miała jego maszyna?

— Czwarty — odpowiedział podporucznik Szalewicz. — Zgubił mi się zaraz na początku...

— Czwórka poszła do ziemi, panie poruczniku. Pilot wyskoczył...

— A co z Gabszewiczem i Wróblewskim? — spytał dowódca dywizjonu.

Nikt nic nie wiedział. Losy tych dwóch były nieznane. Pozostawała złudna nadzieja.

— Może lądowali gdzieś przymusowo?

— Chyba skakali... Przecież z naszych także kilku wisiało na spadochronach.

— O ile ich te zbiry nie pozabijały...

— W kilka sekund po ostrzeliwaniu skoczków podleciałem do spadochronów — odezwał się Krzysztof. — Dawali znaki, że żyją...

— Olek wróci — odezwał się niepewnie Szalewicz. — Jeszcze się taki nie urodził, żeby miał go utłuc...

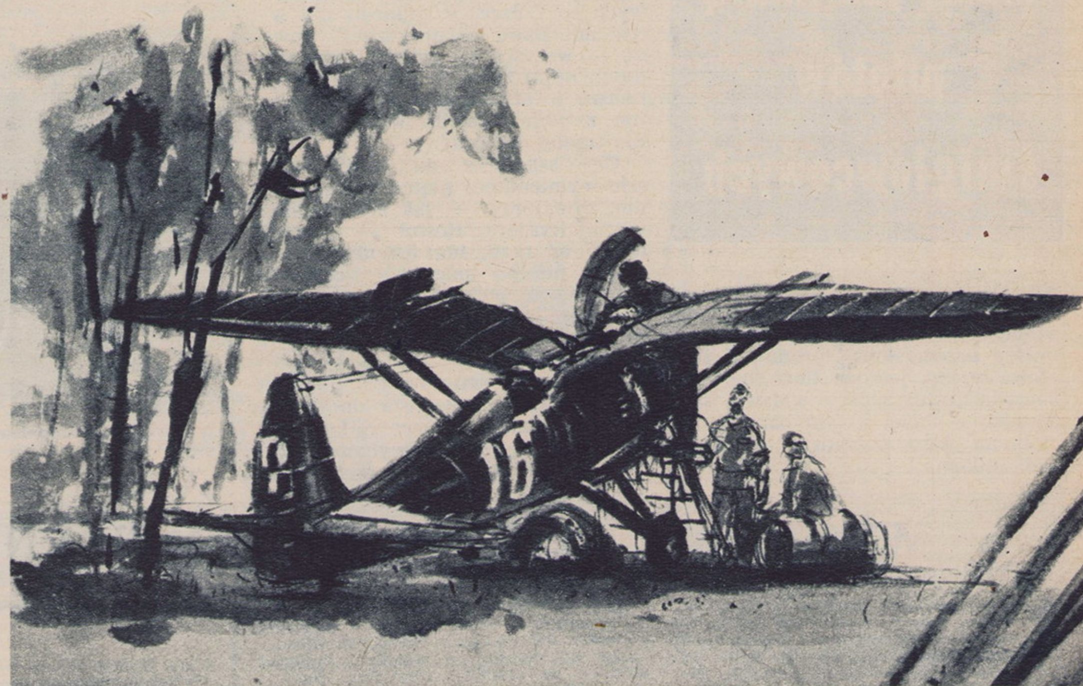
Podporucznik Dudwał podał nazwiska brakujących w eskadrze 113:

— Sierżant podchorąży Sławiec i kapral Janusz Wróbel. Starszy szeregowiec Karol Gonczar — odwieziony do szpitala.

— W jakim stanie? — spytał dowódca eskadry.

— Lekarz twierdził, że się wyliże. Ale pokiereszowany paskudnie.

Zaległa cisza. Kapitan Kowalczyk notował coś na brzegu mapy. Po chwili wyprostował się i zdławionym głosem powiedział:



— Nasze straty nie są jeszcze definitywnie ustalone. Na razie otrzymałem wiadomość, że dowódca 123 eskadry, porucznik Sędzielowski i z tej samej eskadry podporucznik Szymański — polegli na polu chwały... Za to na Warszawę bomby nie padły. Dowódca brygady przesłał nam telefonogram z pochwałą...

Minęło pierwsze południe września.

Przesiąkłe zapachem lasu i dymem spalin powietrze stało nieruchome, tylko oddalony horyzont falował leniwym ruchem ciepła. Gorący cień leżał na obwisłych brezentach namiotu, przed którym tęgi i czerwony na twarzy dowódca dywizjonu odpoczywał w gronie oficerów po spożytym obiedzie. Potężne, włochate ręce ściskały zawieszoną na karku lornetkę. Był zamyślony i posępny. Milczał, jakby w obawie, że każde słowo zdradzi szalejącą w nim furię. Poranna walka dokonała w jego wnętrzu takiego spustoszenia, że najchętniej zerwałby przed frontem dyonu swoje kapitańskie naramienniki, by wraz z nimi uwolnić się od współudziału w zbrodni. Każdy bowiem następny start do walki oceniał jako wyprawę po śmierć, bez żadnych szans zwycięstwa. Cóż znaczyły poszczególne zestrzały nieprzyjacielskich maszyn wobec ich miażdżącej przewagi? Musiał rozkazywać, a jednocześnie wiedział, że każdy rozkaz jest w tych warunkach wyrokiem zagłady dywizjonu.

(Ciąg dalszy nastąpi)



Przygotowanie śmigłowca do lotu

Mamy już kadrę pilotów śmigłowcowych

POMIMO tego, że prasa krajowa od kilku już miesięcy przynosi wiadomości o przygotowywaniu w Polsce przemysłowej produkcji śmigłowców, to jednak ilość ludzi w naszym kraju, którzy widzieli śmigłowiec w locie, a tym bardziej lecieli na jego pokładzie — ciągle jest znikoma.

Jest jednak w Polsce pewne lotnisko, nad którym łatwiej jest dziś ujrzeć lecący śmigłowiec niż samolot czy szybowiec. Nie trudno się domyśleć co to za lotnisko. To lotnisko fabryczne zakładów produkujących śmigłowce. Zaś śmigłowce latające nad tym lotniskiem w chwili obecnej — to śmigłowce szkolne, na których przechodzą przeszkolenie pierwsze grupy polskich pilotów.

Tak, już do historii polskiego lotnictwa zapisać trzeba okres, kiedy mieliśmy w Polsce jednego jedynego pilota śmigłowcowego — pioniera i samouka Wiktora Pełkę. Dziś pilotów tych jest już nieco więcej. Pod doświadczonym okiem radzieckiego instruktora zdobyła kwalifikacje pilotów doświadczalnych i instruktorów śmigłowcowych pierwsza grupa polskich lotników, ci zaś z kolei szkolą następnych.

Pierwsza grupa pilotów, która przeszła twardą szkołę u radzieckiego rekordzisty świata Wsiewołoda Winickiego, nie była zbyt liczna — wszystkiego pięciu ludzi. Trzech cywilów i dwóch wojskowych. Cywile — Stanisław Gajewski i Ryszard Kosioł z przemysłu lotniczego oraz inż. Janusz Ochalik, inż. Ryszard Witkowski i por. Tadeusz Papajski. Choć wszyscy oni uczestniczyli w historycznie pierwszym szkoleniu pilotów śmigłowcowych w Polsce, u żadnego nie widać ani śladu „historycznej" powagi — wszyscy są młodzi, uśmiechnięci, pełni życia. O tym, że uczestnictwo w pionierskim kursie każdemu z nich sprawiło wiele radości, nie trzeba dodawać.

Czy szkolenie na śmigłowcach szło wymienionej piątce łatwo? Różnie. Niektórzy — jak np. prymus kursu Ryszard Kosioł — „złapali dryg" od razu, inni — nie wymieniając już po imieniu — dokonali tego nieco później. Wszyscy jednak doszli do samodzielnego wylotu od 50 do 25% szybciej niż to przewidywał plan.

Latanie na śmigłowcach nie jest łatwe. Trudne zwłaszcza do opanowania są takie elementy lotu jak zawis, rozpędzanie, wyhamowywanie prędkości, zwroty w miejscu. Wbrew pozorom lądowania autorotacyjne z zatrzymanym silnikiem (a jakże, też wchodziły w program wyszkolenia!) wcale nie są najtrudniejsze, aczkolwiek dostarczają dużo emocji zarówno lądującemu jak i patrzącym na takie lądowanie z ziemi... Nasza piątka opanowała te wszystkie fazy lotu na „bardzo dobrze".

Wszystkich pięciu pilotów przystąpiło do szkolenia śmigłowcowego z doświadczeniem lotniczym zdobytym na samolotach i szybowcach. Zaawansowanie było jednak różne. Tzw. „nalot" wahał się od 200 do 1 600 godzin. Z tym większym zaciekawieniem oczekiwali wszyscy na wyniki szkolenia, aby móc ocenić ile jest prawdy w istniejących, a bardzo rozbieżnych opiniach na temat zgubnego (lub zbawiennego) dla pilota śmigłowcowego wpływu doświadczeń i nawyków pilotażowych z innych statków latających. Cóż się okazało?

Okazało się, że dla pilota śmigłowcowego im ma on większe doświadczenie samolotowe — tym lepiej. O jakimś ujemnym wpływie nawyków w ogóle nie ma mowy. Latając na śmigłowcach można równolegle latać na czym się tylko da — nawet na bombowcach i myśliwcach odrzutowych, nie mówiąc o szybowcach. Wymaganie zatem od kandydatów na pilotów śmigłowcowych składania rezygnacji z pilotażu innych statków latających (wymagania takie miały miejsce) jest zupełnie nieuzasadnione. Uzasadnione za to jest wymaganie, aby wszyscy kandydaci na pilotów śmigłowcowych mieli wylatane po co najmniej 400 godzin na samolotach wyposażonych w urządzenia radiowe do łączności i nawigacji.

•

Patrzymy w niebo.

Nad lotniskiem fabrycznym szumią szkolne śmigłowce. Na pierwszym siedzeniu — uczniowskim — siedzi zapewne któryś z adeptów trudnej sztuki pilotowania śmigłowców, na tylnym siedzeniu instruktor — może Gajewski, może Kosioł... Przez głośnik w wozie radiowym dobiega ochrypły nieco głos jakiejś „Stokrotki" lub „Wyścigowca" proszącego o zezwolenie lądowania... Na betonowej „stojance" przed hangarem grzeje silnik jednosterowy śmigłowiec „bojowy" dla pilotów latających już samodzielnie... Szkolenie trwa!

(r)



...i pierwszy samodzielny start.

Foto: R. Witkowski

WĘGIERSKI SZYBOWIEC LAMINARNY A-08 „SIRALY"

W mistrzostwach świata w St. Yan reprezentacja węgierska wystąpiła z nowymi szybowcami laminarnymi A-08 konstrukcji zespołu inż. Ernö Rubika. Choć zawodnicy węgierscy, Mezö i Kalmar, nie osiągnęli w mistrzostwach przodujących wyników, szybowce ich zaliczyć trzeba do bardzo interesujących konstrukcji.

A-08 jest szybowcem drewnianym. Kształty jego są stosunkowo proste, bez opływowych przejść skrzydeł w kadłub. Zwraca uwagę charakterystyczne spłaszczenie limuzyny, mające na celu zapewnienie jak najlepszej widoczności. Limuzyna wykonana jest z jednego kawałka plexi.

Skrzydła posiadają profil NACA 63-3-618. Końce skrzydeł zaopatrzone są we wrzeciona. Lotki dwudzielne odznaczają się bardzo małą cięciwą.

Bardzo oryginalnie rozwiązane zostały hamulce aerodynamiczne. Zamiast wychylania płyt, górnej i dolnej (jak w większości szybowców), hamowanie uzyskuje się przez obrót i poprzeczne ustawienie całego elementu skrzydła, który wystaje w tym położeniu w górę i w dół (rys.). Rozwiązanie takie zastosowane zostało już poprzednio na jugosłowiańskim szybowcu doświadczalnym KB-9 „Eksperimental". Zaletą jego jest prostota napędu (rura skrętna), natomiast skuteczność takich hamulców okazała się niewystarczająca. W dalszej ewolucji szybowca A-08 przewiduje się zastosowanie spadochronika ogonowego, który mógłby być podczas lotu wypuszczany i chowany za pomocą dźwigni ręcznej.

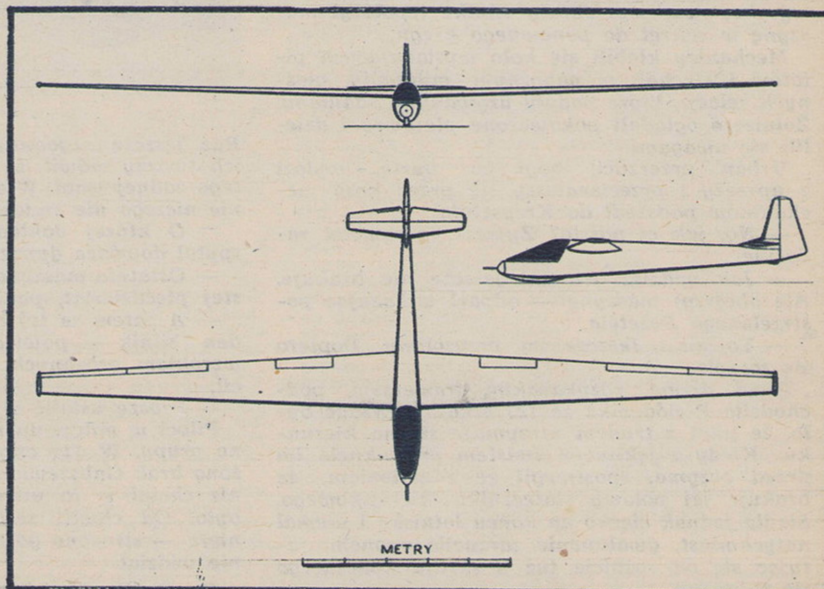
Kadłub A-08 wyposażony jest w płozę przednią i tylną. Prototyp posiadał ponadto dwukółkowe podwozie pomocnicze, odrzucane po starcie. Podczas jednego ze startów odrzucone podwozie odbiło się od ziemi i uderzyło w kadłub, powodując uszkodzenie. W związku z tym wypadkiem na dalszych szybowcach tego typu podwozie odrzucane nie zostało wprowadzone.

Szybowiec wyposażony jest w balast wodny 60 l. Usterzenie wysokości posiada klapkę wyważającą. Aparatura tlenowa typu KP-18 zasilana jest z 2 butli po 2 l każda. Aparatura radiowa posiada antenę wiszącą o długości ok. 4 m. Do zwijania anteny służy mały kołowrotek w kabinie (jak w szybowcach czechosłowackich „Démant" i „Blanik").

Dane techniczne: rozpiętość — 17,6 m, długość — 7,4 m, powierzchnia nośna — 16,2 m², wydłużenie — 19,2, ciężar własny — 220 kG, ciężar w locie bez balastu — 370 kG, z balastem — 430 kG, obciążenie powierzchni — 22,8 kG/m², z balastem — 26,6 kG/m².

Osiągi: Prędkość minimalna 62 km/h (68 km/h), minimalna prędkość opadania 0,62 m/sek (0,68 m/sek) przy 74 km/h (80 km/h). Przy prędkości 100 km/h opadanie wynosi 1 m/sek (0,9 m/sek) a przy 120 km/h — 1,5 m/sek (1,33 m/sek). Doskonałość wynosi — 33,5 przy 78 km/h (80 km/h). (Dane w nawiasach odnoszą się do szybowca z balastem).

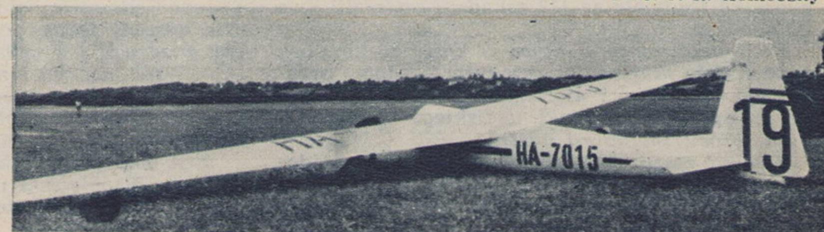
(A. Z.)





Z lewej: Hamulec aerodynamiczny. Poniżej: A-08 na zawodach w St Yan.

Foto: J. R. Konieczny



ŚMIGŁOWIEC PIASECKI PH-42

USA

W 1940 roku powstała w Morton (USA), niewielka grupa dyskusyjna pod nazwą „P-V Engineering Forum", zrzeszająca kilku młodych inżynierów interesujących się zagadnieniem wiropłatów. Na czele tej grupy stanął inż. Frank Piasecki, Polak z pochodzenia. Wkrótce po zawiązaniu, grupa „P-V" postanowiła zająć się konstrukcją śmigłowca. Śmigłowiec ten, „P-V-2" o układzie klasycznym (jednowirnikowym ze śmigłem ogonowym) został oblatany w 1943 r. Sukcesy odniesione na tym typie zachęcają jego twórców do pracy nad śmigłowcem dwuwirnikowym o układzie podłużnym, tym razem już na zamówienie rządowe. W ten sposób powstaje pierwszy „latający banan", śmigłowiec HRP.

W tym czasie grupa zaczyna przybierać formy wytwórni lotniczej. W 1946 r. nazwa zostaje zmieniona na „Piasecki Helicopter Co". Nowa firma opracowuje szereg kolejnych typów śmigłowców o tym samym, wystudiowanym układzie „latającego banana". Najbardziej rozpowszechnionym i może najbardziej udanym śmigłowcem Piaseckiego jest użytkowy typ śmigłowca stanowiącego dalszą wersję wspomnianego już HRP-1 i HRP-2. Śmigłowiec ten nosi oznaczenia H-21 w wersji wojskowej i PH-42 w wersji cywilnej. Z racji swych rozlicznych zastosowań i wysokiej użytkowności otrzymał on symboliczną nazwę „Work Horse" (koń roboczy).

Piasecki H-21 (PH-42) „Work Horse" jest dwuwirnikowym, jednosilnikowym śmigłowcem o układzie podłużnym, konstrukcji całkowicie metalowej, przeznaczonym do transportu wojskowego i cywilnego oraz do celów sanitarnych. Wersja H-21 A dostosowana jest specjalnie do zadań ratownictwa w okolicach arktycznych.

Układ podłużny śmigłowca posiada szereg cennych zalet. Główną z nich jest łatwość wyważenia podłużnego śmigłowca dzięki możliwości niemal dowolnego rozkładania siły nośnej na przedni i tylny wirnik. Daje to w efekcie możność dowolnego rozmieszczenia ładunku wzdłuż kadłuba bez potrzeby ścisłego zachowania położenia środka ciężkości. Drugą ważną zaletą jest brak śmigła ogonowego, które w śmigłowcu jednowirnikowym służy do równoważenia momentu oporowego wirnika i do sterowania. W śmigłowcu dwuwirnikowym z powodu przeciwnych kierunków obrotów obu wirników, ich momenty są zrównoważone. Sterowanie kierunku odbywa się przez zachwianie tej równowagi momentów na korzyść jednego z nich.

Trójłopatowe wirniki śmigłowca H-21 (PH-42) są również przeciwbieżne i osadzone na dwóch końcach długiego kadłuba. Przedni wirnik leży nieco niżej od tylnego. Łopaty wirników mają obrysy prostokątne. Zawieszenie sztywne. Sterowanie łopat bezpośrednie, za pomocą wzmacniaczy hydraulicznych. W razie potrzeby (uszkodzenie instalacji) możliwe jest także sterowanie ręczne.

Kadłub śmigłowca ma charakterystyczny załamany kształt. Konstrukcja skorupowa z pracującym pokryciem. Część przednia (do załamania), mieszcząca kabiny załogi i pasażerów, ma przekrój prostokątny, bardzo zaokrąglony. W części tylnej przekrój zmienia się na eliptyczny, zaostrzony od dołu i od góry.

Kabina załogi (dwóch pilotów) położona jest na samym przodzie kadłuba, pod głowicą przedniego wirnika. Kabina jest bogato oszklona, co stwarza załodze warunki bardzo dobrej widoczności. Za kabiną załogi mieści się kabina główna. Dostęp do kabiny zapewnia dwoje zasuwanych drzwi: przednie, wąskie, z prawej strony za kabiną pilota i tylne, szerokie, z lewej strony. W kabinie znajduje się wzmocniona podłoga, wykonana jak płyta przekładkowa z wypełniaczem ulowym.

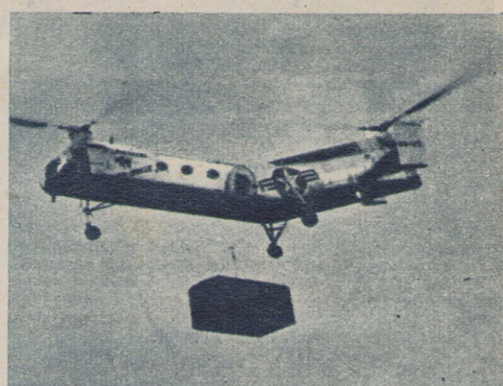
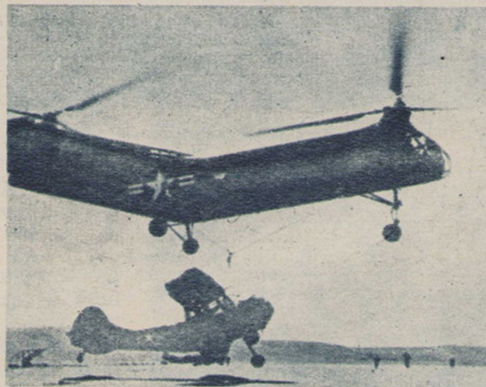
Podłoga zawiera szereg uchwytów do przymocowywania ewentualnego ładunku. „Work Horse" może mieć kilka wersji załadowania: a) luksusowe, regulowane fotele dla 11 pasażerów, b) fotele z mniejszymi odstępami dla 15 pasażerów, c) ławki po obu bokach kadłuba dla 20 pasażerów, d) przedział osobowy (z przodu) na 9 osób i przedział towarowy z tyłu, e) wersja całkowicie transportowa (bez pasażerów).

Za kabiną mieszczą się zbiorniki paliwa o łącznej pojemności 1 135 l i następnie silnik o osi skośnej typu Wright R-1820-103 o mocy 1 425 KM, napędzający oba wirniki za pomocą długich wałów napędowych, z których przedni biegnie pod sufitem kabiny. Silnik jest chłodzony specjalnym wentylatorem.

Usterzenie składa się z dwóch stateczników pionowych o obrysie prostokątnym, stanowiącym płyty brzegowe statecznika poziomego.

Podwozie stałe, trójkołowe z kołem przednim, wyposażone w amortyzatory o długim skoku. Podwozie wyposażone jest w koła niskiego ciśnienia, koła główne mają hamulce hydrauliczne. W razie potrzeby wodowania lub lądowania na świeżym śniegu (itp) przy kołach mogą być rozwinięte pływaki gumowe. Pływaki te w stanie zwiniętym przymocowane są do goleni podwozia i w odpowiedniej chwili wydmuchiwane za pomocą sprężonego powietrza

Inż. J. Ś.


Przykłady zastosowań śmigłowca dwuwirnikowego Piasecki PH-42 w służbie transportowej i ratowniczej.

DANE TECHNICZNE

Wymiary:

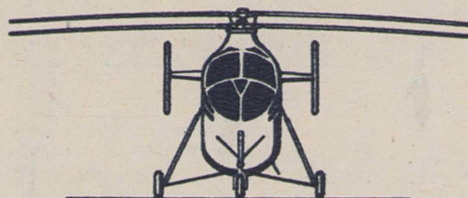
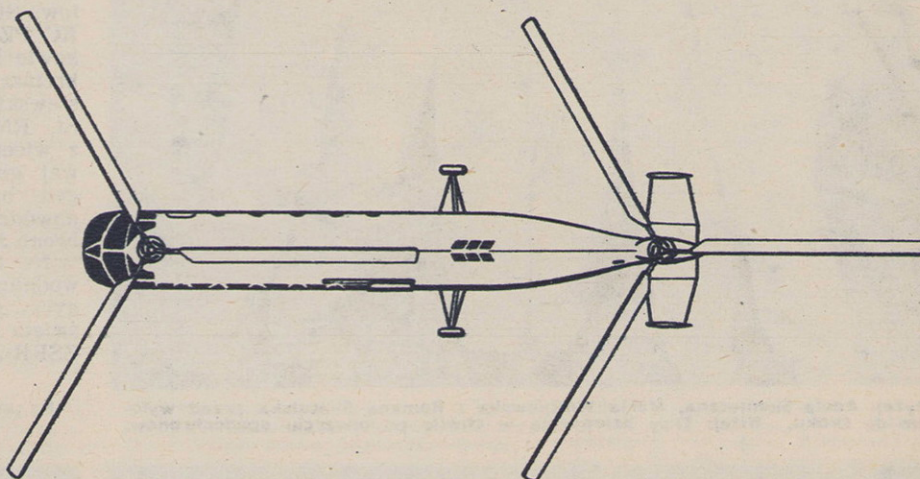
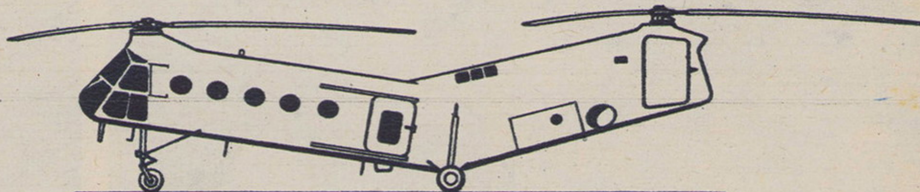
Średnica wirników	—	13,37 m
Długość całkowita	—	26,23 m
Szerokość (łopaty złożone)	—	4,31 m
Wysokość	—	4,68 m

Ciężary:

Ciężar własny	—	3 630 kG
Ciężar w locie (norm.)	—	6 030 kG

Osiągi:

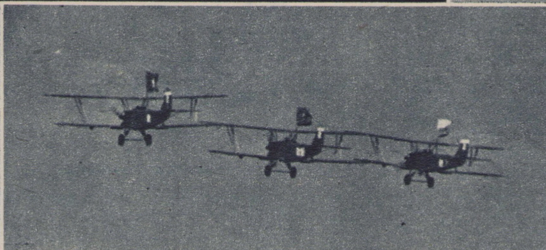
Prędkość max.	—	211 km/h
Prędkość przelotowa	—	158 km/h
Prędkość wznoszenia ukośnego	—	5,5 m/sek
Prędkość wznoszenia pionowego	—	4,6 m/sek
Pułap statyczny	—	1 170 m
Pułap statyczny z wpływem ziemi	—	1 880 m
Pułap dynamiczny	—	2 880 m

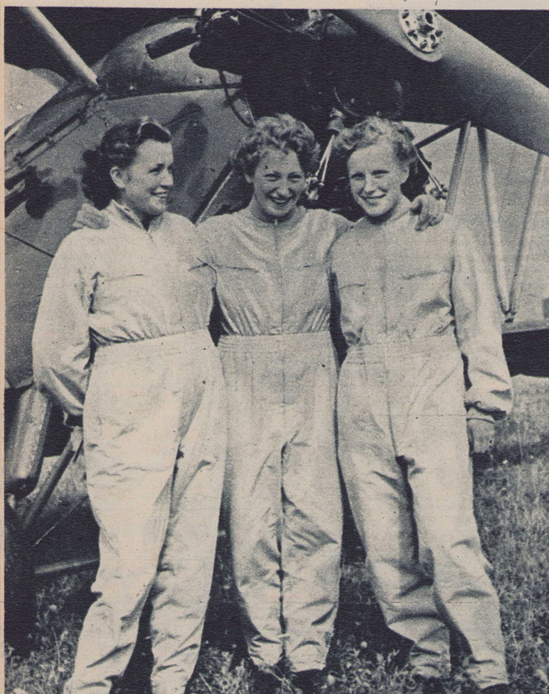
Rys. T. Pszenicki

CENTRALNE POKAZY LOTNICZE

WARSZAWA
26. VIII. 1956



Przelatują samoloty CSS-13 z flagami.



Wyżej: Adela Skonieczna, Maria Wojtkowska i Romana Skatulska przed wylotem do skoku. Niżej: Trzy dziewczęta w chwilę po otwarciu spadochronów.

CENTRALNE pokazy lotnicze z okazji święta lotnictwa odbyły się w dniu 26 sierpnia, na lotnisku okęckim. Pogoda, wyraźnie niedopisująca aż do soboty włącznie, w niedzielę powitała olbrzymie tłumy dążące na lotnisko ciepłymi promieniami słońca i czystym błękitem nieba. „Jak ci lotnicy to zrobili?" — zastanawiali się ludzie nad wprost zdumiewającą łaskawością aury, częstującej Warszawę od dłuższego już czasu deszczykami i zimnem. „O, oni mają niezłe chody w stratosferze" — wyjaśnił laikom jakiś spec, dając otoczeniu do zrozumienia nieograniczone możliwości skrzydlatych chłopców w kwestii wpływu na rozwój pogody.

Już na długo przed godziną 10.00 obrzeża lotniska zapełniło istne mrowie publiczności. Fachowcy oceniali ilość osób przybyłych na pokazy na ponad 200 000. Jak okiem sięgnąć — morze głów. Na parę minut przed godziną 10.00 miejsca na trybunie honorowej zajęli: Prezes Rady Ministrów tow. J. Cyrankiewicz, wiceprezes Rady Ministrów tow. Stefan Jędrychowski, sekretarz KC PZPR tow. J. Morawski, członkowie Rady Państwa i Rządu, I Sekretarz KW PZPR tow. St. Staszewski, przewodniczący Prezydium St. RN J. Zarzycki, generalicja z wiceministrami Obrony Narodowej gen. armii St. Popławskim i gen. broni J. Bordziłowskim oraz dowódcą Wojsk Lotniczych, gen. broni J. Turkielem na czele.

Na trybunie zasiedli także przewodniczący delegacji zagranicznych, przybyłych na uroczystości święta lotnictwa: gen.-płk lotnictwa ZSRR Jewgienij Łoginow, gen. dyw. lotnictwa CSR Josef Vosahlo i gen.-mjr lotnictwa NRD — Heinz Zorn. Obecni byli również przedstawiciele dyplomatyczni i attaches wojskowi państw obcych, akredytowani w Polsce.

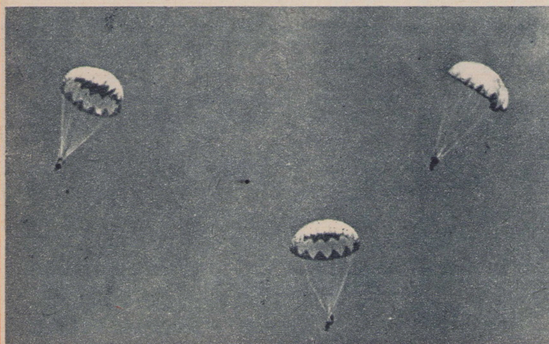
Odegranie hymnu państwowego, wciągnięcie na maszt flagi narodowej i wojsk lotniczych oraz kilka salw wielobarwnych rakiet, oznajmiło o rozpoczęciu pokazów. Jednocześnie nad lotnisko naleciały na małej wysokości klucze CSS-ów z flagami: państwową, wojsk lotniczych, LPŻ, herbem Warszawy — Syreną i herbami miast wojewódzkich. W chwilę potem z trzech CSS-ów przelatujących na wysokości 400 m wyskoczyły trzy spadochroniarki: Romana Skatulska, Maria Wojtkowska i Adela Skonieczna i po wylądowaniu złożyły tow. Cyrankiewiczowi meldunek i wręczały mu kwiaty.

Przy dźwięku silników wyciągarek wystartowały jednocześnie w kluczu trzy szybowce: dwumiejscowy „Bocian" i dwie „Jaskółki". „Bociana" pilotował Bronisław Romanowski, „Jaskółki" — Ireneusz Jóźwiak i Józef Pieczewski. Po odczepieniu się na wysokości 300 m wykonali oni pętle i szereg innych figur, lądując równo przed trybuną.

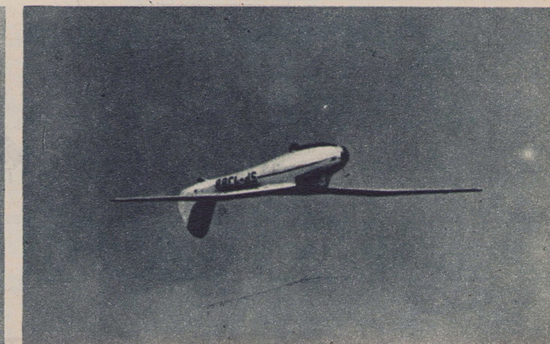
Po tej trójce popisywali się następnie: 16-letni Franek Kępka, nasz najmłodszy pilot ze srebrną odznaką, który zademonstrował piękną, precyzyjnie wykonaną wiązankę figur akrobacji, potem piloci warszawscy Jerzy Popiel, Roman Sochacki i Stanisław Majerowski na „Jaskółkach", wykonując akrobacje w zespole, a wreszcie Jerzy Wojnar i Jerzy Adamek na akrobacyjnych „Jastrzębiach". Burzę oklasków zebrali zwłaszcza ci dwaj ostatni, za wielką brawurę i jednocześnie pewność wykonania pokazanych figur. Wojnar m. in. zadziwił publiczność wspaniale sterowaną beczką na wznoszeniu, z której wyszedł półpętlą odwróconą, a następnie przeleciał w pozycji „na plecach" nisko nad lotniskiem tuż przed trybuną.

Gdy zniknęły „Jastrzębie", pojawiły się w szyku „ława" „Muchy", w liczbie 12. Z „ławy" przeszły one w kolumnę, w której poczęły kręcić spirale. Po skończeniu spirali „Muchy" wykonały kolejno wywroty na wysokości 50 m, zameldowały się w niskim locie przed trybuną i wylądowały na punkt.

Po szybowcach ukazał się na horyzoncie samolot, „Zlin-26". Jego pilot, Polikarp Adamiec, zademonstrował wielkie opanowanie maszyny, latając przeważnie w... pozycji odwróconej. Ujrzeliśmy w jego wykonaniu szereg pętli odwróconych, zakręty beczkami, lot plecowy i sze-



Na akrobacyjnym „Jastrzębiu" przelatuje przed trybuną w pozycji odwróconej Jerzy Wojnar, demonstrując znakomite opanowanie maszyny.



reg innych figur. Z lotniska pilot, oczywiście, odleciał w locie plecowym.

Kolejnymi punktami programu były: akrobacja zespołowa trzech „Zlinów-26" prowadzonych przez Zdzisława Dudzika, Jerzego Piotrowskiego i Józefa Meneta, akrobacja „lustrzana" na „Jakach-18" (Witold Łukomski i Kazimierz Wünsche) oraz pokaz pilotażu na nowych samolotach krajowej konstrukcji i produkcji TS-8 „Bies". Pilot doświadczalny, Andrzej Abłamowicz zademonstrował ładną wiązankę figur akrobacji na „Biesie", zaś piloci Natkaniec i Cypelt — jeden lot z prędkością maksymalną, drugi — lot z prędkością minimalną na maszynach tego samego typu.

Jako ostatnie przed odrzutowcami, wystąpiły „Jaki-18". Na nich to trzy kobiety — mjr Sosnowska, kpt. Andrychowska i por. Kamińska dały pokaz zespołowego pilotażu, a następnie — tym razem na pięciu maszynach — pilotaż grupowy pokazali piloci Domal, Siemienicha, Wasilewski, Graczyk i Ankierstein.

Krótka przerwa przedzieliła pokazy lotnictwa tłokowego od występu samolotów odrzutowych.

Niziutko, nad samym lotniskiem, przemknął myśliwiec odrzutowy pilotowany przez mjr. Bulaka. Pętla, przewrót, zawrót, beczki we wznoszeniu... Po nim — mjr Smolik. Ten dał piękny pokaz akrobacji tym bardziej plastycznej dla widzów, że samolot ciągnął za sobą długą smugę dymną, która dokładnie wytyczała tor lotu maszyny w czasie wykonywania każdej figury.

Dużo wrażeń przyniósł widzom pokaz akrobacji trzech odrzutowych myśliwców, prowadzonych przez kpt. Dębowskiego, kpt. Grundmana i kpt. Figurskiego. Samoloty, ciągnąc za sobą smugi dymne, w zwartym szyku wykonały zawroty, przewroty, pętle i inne figury.

Część „odrzutową" pokazów zakończyła defilada kolumny utworzonej przez 50 odrzutowców — myśliwskich i bombowych oraz bezpośrednio po niej przelot myśliwców demonstrujących działanie tzw. dopalaczy. Płomienie buchające z dysz wylotowych samolotów lecących z wielką prędkością były nie lada atrakcją dla publiczności.

W parę chwil po odrzutowcach pojawiły się nad lotniskiem cztery śmigłowce. Trzeba stwierdzić, że ten fragment pokazów stał się chyba bez przesady największą atrakcją dla olbrzymiej rzeszy ludzi. Zarówno pokaz skoku ze śmigłowca wykonanego przez Zdzisława Chylińskiego i Juliana Kaletę, jak wysadzenie członków załogi, zabranie ich z powrotem na pokład, lądowanie, zawis w powietrzu, przeloty nad głowami publiczności — spotkały się z żywą reakcją wszystkich bez wyjątku, a najbardziej młodzieży. Śmigłowce pilotowali: Janusz Ochalik, Ryszard Kosioł, Tadeusz Papajski i Stanisław Gajewski, dając dowody świetnego opanowania maszyn.

Swojego rodzaju „rodzynkiem" był również pokaz katapultowania z samolotu bombowego Tu-2 na wysokości 1 000 m. Skoczek kpt. Tadeusz Dulla, wyleciał jak z procy z samolotu, a następnie oddzielił się od fotela i otworzył spadochron. Fotel, ku uciesze widzów, również opadał na własnym spadochronie.

Następnie — skok piętrowy z samolotu AN-2 wykonali Tadeusz Litwiński i Mieczysław Kamiński i wreszcie — masowy desant 200 skoczków z samolotów transportowych. Desant był ostatnim punktem programu pokazów.

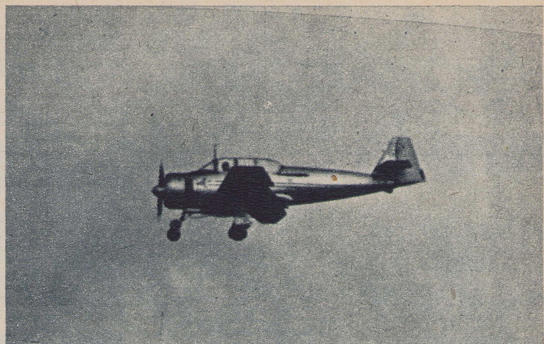
*

Wiele uwag nasuwa się po obejrzeniu pokazów. Jedne są natury bardzo dodatniej — odnośnie dobrego poziomu wyszkolenia naszych pilotów, fachowej spikerki w czasie pokazów lotnictwa sportowego, płynności poszczególnych punktów programu. Inne uwagi, niestety, są mniej budujące: b. zła organizacja dowozu publiczności (MPK się nie popisało), brak megafonów wokół lotniska (te co były przy trybunach nie mogły starczyć przecież na całe lotnisko), ale to wszystko bledną wobec tego, co się stało na oczach tysięcy widzów w trakcie lądowania desantu.

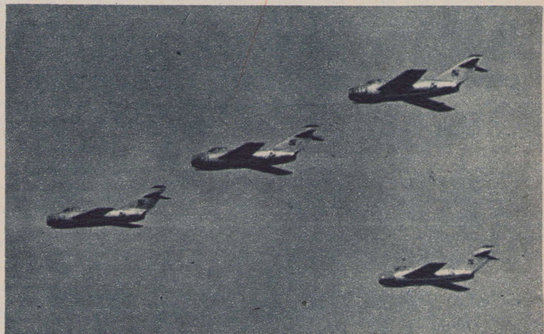
Jak mogło się stać, że większa część skoczków musiała lądować na wysokich drzewach, dachach hangarów, latarniach i betonowych zwaliskach za lotniskiem? Czy naprawdę nie można było lepiej, precyzyjniej obliczyć siłę wiatru i wyrzucić skoczków w bardziej odpowiedniej chwili, dalej niż to uczyniono, aby wylądowali na lotnisku?

Nikt nie powinien się za to obrazić, jeśli nazwiemy takie lekkomyślne postępowanie karygodnym. Tu bowiem chodzi o zdrowie i życie dwustu młodych ludzi, które bardzo lekko potraktowano. No i jeszcze: a co by było, gdyby desant ten tak właśnie wyrzucono w warunkach innych niż pokojowe?

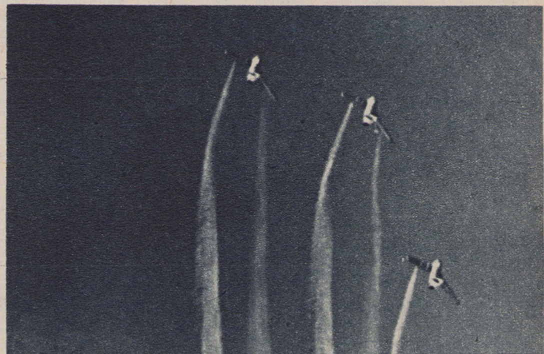
JERZY ZARĘBSKI



Ogólne zaciekawienie publiczności wzbudził nowy samolot szkolno-treningowy TS-8 „Bies", konstrukcji zespołu doc. mgr. inż. Tadeusza Sołtyka. Pilot Cypelt demonstruje lot z prędkością minimalną.

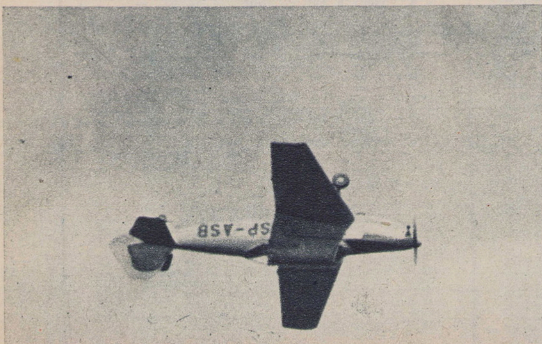


Defilują odrzutowe samoloty myśliwskie.



Kpt. Dębowski, kpt. Grundman i kpt. Figurski w czasie wykonywania na myśliwskich samolotach odrzutowych akrobacji. Tor lotu znaczą smugi dymne. Niżej: Pokaz skoku spadochronowego ze śmigłowca. Foto: Koszewski (9)

W tej samej, trochę niecodziennej, pozycji przykuwał uwagę tysięcy widzów Polikarp Adamiec, pilotujący samolot Zlin-26.







Z lotu po kraju

Pokazy jakich Poznań dotąd nie oglądał

60 TYSIĘCY WIDZÓW...

przybyło w dniu 26 sierpnia br. na lotnisko w Ławicy podziwiać umiejętności naszego lotnictwa wojskowego i sportowego. Megafony zainstalowane na lotnisku zapewniły przekazywanie zgromadzonym tłumom informacji. Przy mikrofonie „urzędowali" naprzemian: Pacholski — sprawozdawca sportowy i Reguła — pilot sportowy. Obaj zasłużyli sobie na pochwałę za czterogodzinną pracę przy mikrofonie. Początek pokazów był wyznaczony na godz. 15.00. Wiatr w porywach dochodził jeszcze ponad 12 m/sek. Z uwagi na bezpieczeństwo wykonywania popisów odwołano wszystkie spadochronowe punkty programu. Pogoda nie pozwoliła też modelarzom lotniczym zaprezentować ich dorobku.

PARADA SKRZYDEŁ

Wielotysięczna widownia zastygła, oczekując z napięciem początku imprezy. Pierwsze „rzędy" publiczności reprezentuje — wiadomo — najmłodsza generacja, najwięksi entuzjaści lotnictwa. Błyszczącymi oczyma śledzą każdy ruch oczekujących na sygnał do startu pilotów. Aeroklubu Poznańskiego. Wreszcie!... Błękit spalin otoczył sylwetki „Junaków" startujących w klinie do pierwszego punktu pokazów. Na nich to piloci Jurkowski, Banasiak, Radziomski, Szymczak i Wagner, po uzyskaniu odpowiedniej wysokości, paradują nad lotniskiem zmieniając jak automaty szyk z klina w schody, potem w szereg, aby wreszcie stromym lotem nurkowym zakończyć swój popis. W tym czasie niebo zajmują samoloty CSS-13 holujące „Muchy", które po odczepieniu się uformowały długą kolumnę, a następnie przeszły w spiralę. Szyk „Much" prowadził Niechwiejczyk. Za nim podążali J. Misiek, Gintrowski, Wójcicki i Lisiecki. W chwilę później nadleciał na CSS-ie Kaczmarek i po kilku wykonanych figurach wylądował z wyłączonym silnikiem. Zespołową akrobację na „Junakach" zademonstrowali Jurkowski, Banasiak i Radziomski. Pętla w locie klinem, zwrot, przejście w kolumnę, beczki w kolumnie, przejście w klucz, nurkowanie, później efektowna „różyczka" i znów nowe figury akrobacji wprawiły w wielki podziw nawet laików.

Następnie Tadeusz Szymański dał „koncert" pełnej akrobacji na samolocie „Zlin-26". Po niezliczonych figurach Szymański z brawurą nurkuje na „plecach", aby wreszcie w locie koszącym pokazać grzbiet „Zlina" oniemiałym z podziwu tysiącom widzów. Za chwilę, po nabraniu wysokości, rozpoczął on pokaz walki powietrznej z balonikami napełnionymi wodorem, wypuszczonymi z lotniska. Z hukiem pękały „ofiary" jego myśliwskich umiejętności.

Dalszym punktem pokazów był start „Czapli" za wyciągarką, pilotowanej przez Krzyżanowskiego. Potem podniebne harce na „Jastrzębiu" rozpoczął Rajmund Jakób, mistrz sportu w szybownictwie. I znowu pełna podziwu widownia obserwowała figury pełnej akrobacji, tym razem szybowcowej. Jakub efektownie zakończył swój popis nurkowaniem w locie odwróconym i półpętlą zewnętrzną. Krótko przed tym, na betonowej drodze startowej zawodnik „Unii" K. Bukowski rozpoczął zagrzewanie silnika swego wyścigowego motocykla DKW-350 (z pompą podawczą) do wyścigu z samolotem „Zlin-26" pilotowanym przez Szymańskiego. Dopiero po starcie można było się przekonać, że „dekawka" Bukowskiego nie tylko głośno ryczy, lecz także rozwija wprost zawrotną prędkość. „Umiejętnie" wyważywał się w tym wyścigu Szymański na „Zlinie", który tracił dużo w stosunku do motocyklisty przy zawracaniu na końcach betonowego pasa. Wyścig był bardzo emocjonujący i zakończył się naturalnie zwycięstwem skrzydlatego zawodnika.

Pokazy lotnictwa sportowego zakończyły wyścig szybowca „Jaskółka-bis" (L. Misiek) z samolotem CSS-13 (A. Facocki), prezentujące widzom możliwości lotne szybowca wyczynowego. „Żyletkowata" „Jaskółka" zostawiła za sobą samolot.

Po kilku minutach spiker zapowiedział zbliżanie się do Ławicy trójki samolotów wojskowych Jak-11. Z ogłuszającym rykiem silników wpadły one nad lotnisko i strzeliły w niebo nieomal świecą do wspaniałej pętli w klinie. Potem nastąpiły figury akrobacji, która zaimponowała wszystkim.

Zaledwie trójka zniknęła na horyzoncie, przyleciał na samolocie odrzutowym „MIG-15" oficer Łęcki. „Mig" przemknął „kosiakiem" nad lotniskiem i dopiero za chwilę grzmotnął hukiem silnika. W nieprawdopodobnie wspaniałych figurach akrobacji trzymał przez parę minut w najwyższym napięciu całą widownię, nie wyłączając pilotów sportowych. Zdawało się, że nieba nie starczy dla tego „srebrnego pocisku". W końcu mignął znów nisko nad tłumem i zostawiwszy po sobie tylko huk, zginął w dali. Niedługo po nim Ławicę ogłuszył znów wibrujący huk. Wpadły trzy „Migi-15". To oficerowie Bill, Możdżeń i Kajetańczyk. Szaleli po niebie skrzydło przy skrzydle. Nawet beczka na wznoszeniu nie zdołała ich rozrzucić. W pętlach srebrzą się co chwilę gdzieś w nieskończoności, by za moment przewalić się nad samą ziemią.

Stałem obok swojej „Jaskółki", tuż przy pierwszym rzędzie widzów. Ich uwagi sprowadziłem do wspólnego mianownika, który brzmiał: takich pokazów Poznań jeszcze nie oglądał.

LUDWIK MISIEK
Poznań

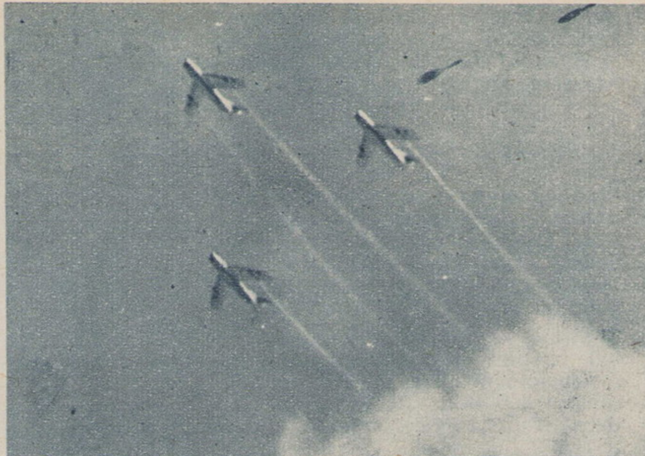
Impreza lotnicza w Bochni

W dniu 19 sierpnia Zarząd Powiatowy LPŻ w Bochni zorganizował pokazy lotnicze. O godzinie 14.30 odbyły się pokazy modeli latających. Duża prędkość wiatru uniemożliwiała starty modeli, jednak „Jeżyki" wykonały wiele ładnych lotów. Około godz. 15.30 nad terenem pokazów ukazał się samolot CSS-13, z którego spadochroniarz Aeroklubu Krakowskiego wykonał skok. Ludność z uwagą śledziła lądowanie skoczka.

Po wylądowaniu samolotu został on otoczony przez zebranych widzów z okolicznych wsi oraz licznie przybyłych mieszkańców Bochni. Z wielkim zainteresowaniem oglądali oni samolot, słuchając objaśnień pilota. Następnie odbyły się występy artystyczne przybyłego tu zespołu wojskowego.

Przed odlotem ludność serdecznie dziękowała lotnikom za pokazy. Widzowie żal mieli tylko do pogody, ponieważ wszyscy wracali przemoknięci, mimo to z imprezy bardzo zadowoleni.

JAN SALAMON
Bochnia



Piloci wśród mieszkańców Hajnówki

W sześciu miejscowościach województwa białostockiego, odbyły się dnia 19 sierpnia br. pokazowe loty samolotów Aeroklubu Białostockiego i skoki spadochronowe. O godz. 11.00 wykonano je w Bielsku-Podlaskim, Ełku i Wysokiem Mazowieckiem. Natomiast w Hajnówce, Rajsku i Suchowoli o godz. 16 wylądowały samoloty CSS-13. Pokazy były bardzo ciekawe i podobały się na pewno wszystkim. A oto jak wyglądały one w Hajnówce.

Po południu tłumy mieszkańców Hajnówki i okolicznych wsi udały się na umówione miejsce — pobliską łąkę. O godz. 15.30 na horyzoncie ukazał się maleńki punkcik, ciągle rosnący w oczach. „Kukuruźnik", „kukuruźnik"! — wykrzykują młodzi entuzjaści lotnictwa. Już widać białe litery „SP-AHW". Samolot przeleciał nad głowami widzów i pięknie wyminąwszy linię wysokiego napięcia — wylądował na ścierńisku. Za kilka minut oblepiony był ze wszystkich stron przez ciekawych malców. Z kabin wysiadło dwóch przystojnych pilotów, którzy od razu utonęli w powodzi pytań. Kilka razy trzeba było powtarzać warunki przyjęcia na szkolenie lotnicze. Dopiero kiedy wszystkie pytania zostały wyczerpane, jeden z pilotów wygłosił krótkie, ale bardzo humorystyczne przemówienie powitalne. Wszyscy z niecierpliwością oczekiwali na skoki. Lecz skoki nie były przewidziane w programie. W zamian za to widzowie mogli obejrzeć kilka figur akrobacji. Samolot miękko oderwał się od ziemi i zrobiwszy klasyczny zawrót, wykonał nad głowami publiczności ciasną pętlę. Bardziej bojaźliwi widzowie szczerze bali się o pilotów podczas lotu z wyłączonym silnikiem. Potem samolot pomachał skrzydłami i odleciał. Samolot odleciał, ale wrażenia po pięknej imprezie pozostały.

WITOLD MAJEWSKI
Hajnówka

Spotkanie sportowców z pilotami wojskowymi

W pogodną niedzielę 19 sierpnia grupa aktywistów i sportowców lotniczych z Poznania wybrała się samochodem na wycieczkę do wojskowej jednostki lotniczej.

Gościnni gospodarze umożliwili nam zapoznanie się z samolotami „Jak-11" i „MIG-15", które przez blisko dwie godziny były wyłącznym przedmiotami zainteresowania. Na liczne pytania poznańskich szybowników, którzy specjalnie interesowali się zgrabnym „Migiem" — ciekawych wyjaśnień udzielał jeden z oficerów-pilotów. W tym czasie oficerowie przygotowujący się do pokazów lotniczych w dniu 26 sierpnia popisali się wiązankami akrobacji zespołowej i indywidualnej, wykazując wysokie umiejętności pilotażowe.

Do jednostki przyleciał na odrzutowcu generał Frey-Bielecki, aby osobiście sprawdzić przebieg przygotowań do pokazów. Przy tej okazji generał udzielił wywiadu dziennikarzom poznańskich gazet.

Po obejrzeniu samolotów modelarze lotniczy wystąpili z pokazem akrobacji szybkich modeli na uwięzi, wzbudzając duże zainteresowanie wojskowych. Po ciekawych popisach modelarzy, rozegrano towarzyskie mecze w siatkówce, strzelaniu i w szachach.

Smaczny obiad w kasynie wojskowym, a następnie zabawa taneczna, do której przygrywała amatorska orkiestra wojskowa — wypełniły popołudniowe godziny koleżeńskiego spotkania.

mil.

NAGRODĘ TYGODNIA

(książkę) otrzymuje ob. Ludwik Misiek z Poznania, za korespondencję pt.: „Pokazy, jakich Poznań dotąd nie oglądał".

27 szybowników wyszkolono w Słupsku

27 młodych chłopców i dziewcząt ukończyło wstępne szkolenie szybowcowe na letnim obozie lotniczym w Aeroklubie Słupskim. Przybyli oni tam z różnych stron Polski, aby w ciągu jednego miesiąca wakacyjnego nauczyć się szybowcowego abecadła. Najlepszymi postępami w nauce oraz zachowaniem wyróżnili się: Marian Mokwa, Bogdan Pawłowski, Stanisław Adamczyk z grupy I oraz Anna Halska, Betka, Spotowski, Łowiński i Włodarczyk z grupy II.

Wiele pracy w organizację i sprawne przeprowadzenie obozu szkoleniowego włożyła kadra Aeroklubu Słupskiego z kierownikiem Piotrem Wyką na czele. A już specjalne uznanie należy się mechanikom szybowcowym, ściągarkowym i wyciągarkowym. Pracowali oni bardzo ofiarnie starając się, aby sprzęt był zawsze gotowy do lotów i aby z ich winy nie było żadnych przestojów. Nad całością prac technicznych czuwał kierownik techniczny Borys Wilhelmi, któremu dzielnie sekundowali mechanicy Oswos, Matys, Dunda i Mokwa. Niestety, nie o wszystkich mechanikach można pisać ciepłe słowa. Nie zasłużył na nie zupełnie kol. Kocimski, który pracę swoją ograniczał tylko do ośmiu godzin — poza tym nic go więcej nie obchodziło.

Wśród tych, którzy dobrą pracą przyczynili się do wyszkolenia zgromadzonej na obozie młodzieży, nie można pominąć nazwiska instruktora społecznego Wiesława Moczulskiego. Troską o swoich uczniów zdobył sobie wśród nich wielkie zaufanie i autorytet.

SŁAWEK HADACZEK
Słupsk

UROCZYSTY KONCERT LOTNICZY

STARANIEM Wojewódzkiego Komitetu Obchodu Święta Lotnictwa w Poznaniu odbył się w dniu 23 sierpnia w Auli Uniwersytetu im. A. Mickiewicza w Poznaniu uroczysty koncert lotniczy.

W pierwszym, oficjalnym punkcie programu przemówił oficer lotnictwa kpt. pil. Poluch, przedstawiając chlubne osiągnięcia polskich skrzydeł. Dalsze punkty — to część artystyczna. Grała w tym czasie orkiestra oraz występowała Sekcja Estradowa Wojewódzkiego Zespołu Pieśni i Tańca LPŻ pod dyrekcją Kazimierza Denza, zbierając oklaski uznania.

Konferansjerkę prowadził niezbyt „oblatany" w sprawach lotniczych Stanisław Strugarek. Nie zabrakło też pięknych głosów. Śpiewały nagradzane gorącymi oklaskami solistki H. Jakubowska i Irena Kowalska.

Koncert jako całość był bardzo udaną imprezą uświetniającą Dni Lotnictwa.

mil.

NIE POKER, A BRIDŻ

W nr 34—35 z dnia 19—26 sierpnia br. pod jednym ze zdjęć z Szybowcowych Mistrzostw Świata w St. Yan autor reportażu lub Redakcja umieściła podpis jednoznacznie stwierdzający, że w ekipie polskiej uprawiano hazardową grę jaką jest poker.

Umieszczenie tego rodzaju podpisu uważam, delikatnie wyrażając się, za złośliwość, mogącą podważyć dobre imię ekipy, która reprezentowała barwy narodowe na mistrzostwach świata we Francji.

Stwierdzam, że w ekipie polskiej nie grano w ogóle w pokera a jedynie jeśli rzeczywiście czas pozwolił, w bridża (zdjęcie zostało dokonane przez ob. J. R. Koniecznego pod koniec zawodów w dzień, w którym nie rozgrywano konkurencji).

Jeżeli ob. J. R. Konieczny lub Redakcja nie orientowała się co do rodzaju gry, to mogła zapytać któregoś z grających unikając w ten sposób przykrej i nieprzyjemnej gafy.

Przesyłając powyższe proszę o zamieszczenie mojego listu w „Skrzydlatej Polsce" celem sprostowania już zaistniałej nieprzyjemnej omyłki oraz radzę w przyszłości w wypadku wątpliwości zapytać zainteresowanych.

Łączę wyrazy szacunku i poważania

EDMUND STANIEWSKI
Kierownik Ekipy

OD REDAKCJI

Publikując powyższy list przepraszamy Czytelników oraz osoby zainteresowane za nieścisłość. Był to rzeczywiście bridż a nie poker — co zresztą zorientowani w tej grze czytelnicy niewątpliwie zauważyli, oglądając zdjęcie.

Pragniemy jednocześnie wyjaśnić, że zmiana bridża na pokera była zwykłą pomyłką, a nie złośliwością — jakiej doszukuje się autor powyższego listu. Fakt zamieszczenia wspomnianego zdjęcia i podpisu nie może więc podważyć dobrego imienia ekipy polskich szybowników — bowiem gra w bridża jest grą towarzyską, a piloci nie muszą przecież tylko latać.

POCZTA Lotnicza Skrzydlatej POLSKI

Na szlakach światowych towarzystw lotniczych



„SAS"

WOBEC dalszych pytań Czytelników dotyczących rozwoju i organizacji pasażerskich linii lotniczych różnych państw — zamieszczamy poniżej artykuł Czesława Solnickiego o liniach lotniczych państw skandynawskich.

Towarzystwo SAS — „Skandinavian Airlines System", powstało z połączenia trzech narodowych towarzystw lotniczych Danii, Norwegii i Szwecji. Jest to jedyne towarzystwo lotnicze w świecie, które łączy przedsiębiorstwa lotnicze kilku krajów z sobą sąsiadujących. W skład tego wielkiego towarzystwa lotniczego weszły: duńskie przedsiębiorstwo (Det Danske Luftfartselskab), norweskie przedsiębiorstwo (Det Norske Luftfartselskab) oraz szwedzkie przedsiębiorstwo (AB. Aerotransport).

Do drugiej wojny światowej były to samodzielne towarzystwa lotnicze. Działalność ich ograniczała się do eksploatacji linii wewnątrz krajów i nielicznych zagranicznych w obrębie Europy. Te jednak nieliczne linie zagraniczne biegnące równolegle ze Skandynawii do innych krajów Europy stały się przyczyną wzajemnej ostrej konkurencji. W tych warunkach tuż przed drugą wojną światową rodzi się myśl utworzenia jednolitego przedsiębiorstwa lotniczego Skandynawii. Rozpoczęte rozmowy zostały jednak przerwane na skutek wybuchu wojny.

Po zakończeniu wojny szybki rozwój lotnicwa cywilnego jeszcze bardziej zaktualizował współpracę tych przedsiębiorstw, co doprowadziło do ich połączenia 1 sierpnia 1946 r. Towarzystwa te przyjęły jednolitą nazwę „Skandinavian Airlines System" — SAS. Pierwszy okres działalności tego towarzystwa to wspólna eksploatacja linii lotniczych biegnących przez Atlantyk. Na liniach europejskich natomiast toczyła się nadal konkurencja, ponieważ były one eksploatowane w dalszym ciągu indywidualnie. Ten stan rzeczy trwał do 1 października 1951 r., kiedy to w wyniku zdobytych wspólnych doświadczeń i uzyskania dobrych rezultatów ekonomicznych rozszerzono działalność i na pozostałe linie. Od tej chwili SAS zaczyna być coraz bardziej znany w świecie jako wielkie przedsiębiorstwo lotnicze Skandynawii, dobrze prosperujące i o dalekim zasięgu linii. W chwili obecnej samoloty SAS-u utrzymują łączność z 73 miastami 11 krajów, we wszystkich częściach świata. Samoloty SAS-u przeleciały w 1955 roku 39 700 000 km.

W miarę rozwoju tego towarzystwa zmienia się jednocześnie jego sprzęt. O ile w okresie początkowej działalności SAS posiadał w przeważającej części samoloty typu DC-47 i Convair-240, o tyle teraz eksploatuje przede wszystkim samoloty typu DC-6B lub DC-6.

W końcu roku ubiegłego SAS posiadał łącznie 50 samolotów, w tym 30 czterosilnikowych, 18 dwusilnikowych i 3 trzysilnikowych. Jeszcze w tym roku SAS otrzyma 11 samolotów typu „Convair-Metropolitan 440", a w roku przyszłym samoloty nadające się wybitnie do przelotów nadmorskich typu DC-7C „Seven Seas", produkcji zakładów Douglas. Towarzystwo to nie zapomniało również o zbliżającej się milowymi krokami erze odrzutowców w komunikacji lotniczej. W Zakładach Douglasa w Santa Monica zamówiło ono 7 samolotów pasażerskich typu DC-8, które mają być dostarczone i wprowadzone do eksploatacji w roku 1960. Prędkość tego samolotu będzie wynosiła 900 km/h, a kabina pomieści 134 pasażerów. Wprowadzenie nowych samolotów zapewni temu towarzystwu utrzymanie się w czołówce światowego lotnictwa cywilnego.

Z małych, skromnych towarzystw lotniczych powstało olbrzymie przedsiębiorstwo, którego sieć rozciąga się przez pięć kontynentów. Z całej międzynarodowej sieci lotniczej na liniach międzykontynentalnych przypada 64% na SAS. Najważniejsze linie międzykontynentalne SAS-u prowadzą przez północny Atlantyk do Nowego Jorku i przez Arktykę do Los Angeles. W roku bieżącym samoloty SAS-u przelatują Atlantyk 42 razy w tygodniu. Najdłuższa linia tego towarzystwa prowadzi na daleki wschód do Tokio, długości 16 550 km. Linię do południowej Ameryki zamykają miasta Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires i Santiago de Chile, zaś linię do południowej Afryki — Johannesburg.

„Skandinavian Airlines System" mogą się poszczycić również lotami ponad Arktyką. 15 listopada 1954 r. została otwarta polarna linia z Europy przez lodowate pustynie Grenlandii do Los Angeles na zachodnim brzegu Ameryki.

Sukcesy SAS-u wykazały, że wspólna praca nawet małych przedsiębiorstw może doprowadzić do przodującego miejsca w światowym lotnictwie cywilnym.

CZESŁAW SOLNICKI

Samoloty myśliwskie F7U-3 i F-94C

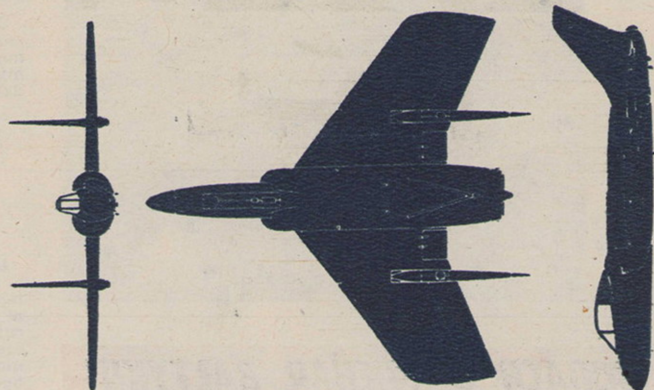
Nasz stały czytelnik **Josef Götz** — Plzen (Czechosłowacja) prosi o podanie ilustrowanych opisów samolotów amerykańskich F7U-3 i F-94C. O dane F-94 prosi również i **Jan Kowalewski** z Kochłowic (Nowy Bytom).

Samolot Chance Vought F7U-3 „Cutlass" jest dwusilnikowym jednomiejscowym myśliwcem odrzutowym floty, noszącym również oznaczenie wojsk lądowych A2U-1. Bezogonowiec ten, wyposażony w silniki J-46 o ciągu 2 725 kG każdy z dopalaczami, jest uzbrojony w 6 działek 20 mm oraz pociski rakietowe. Dane techniczne: rozpiętość — 11,7 m, długość — 12,3 m, ciężar w locie — 8 850 kG, prędkość max. — 1 040 km/h, prędkość wznoszenia — 3 965 m/min, pułap praktyczny — 13 725 m. Prototyp F7U-3 został oblatany 20.XII.1951 roku, wszedł do produkcji w 1953 roku i znajduje się w wyposażeniu lotnictwa floty od 1954 r.

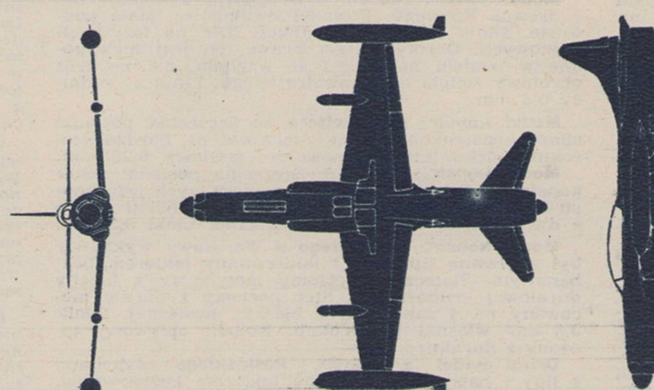
Dwumiejscowy samolot myśliwski Lockheed F-94C „Starfire" jest wyposażony w silnik J48-P-5 bez dopalacza o ciągu 2 840 kG. Uzbrojenie składa się wyłącznie z pacisków rakietowych (48 szt. kalibru 69 mm).

Dane techniczne: rozpiętość — 11,38 m, długość — 13,57 m, wysokość — 4,54 m, ciężar w locie — 9 080 kG, prędkość max. — 1 000 km/h, prędkość wznoszenia — 3 080 m/min, zasięg — 1 600 km.

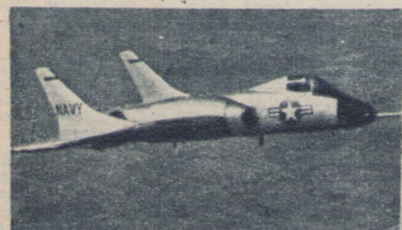
F-94C produkowany seryjnie od 1952 r. jest wojskowym rozwinięciem dwumiejscowego samolotu treningowego T-33 będącego dalszą wersją jednomiejscowego myśliwca odrzutowego F-80 „Shooting Star". **(w)**



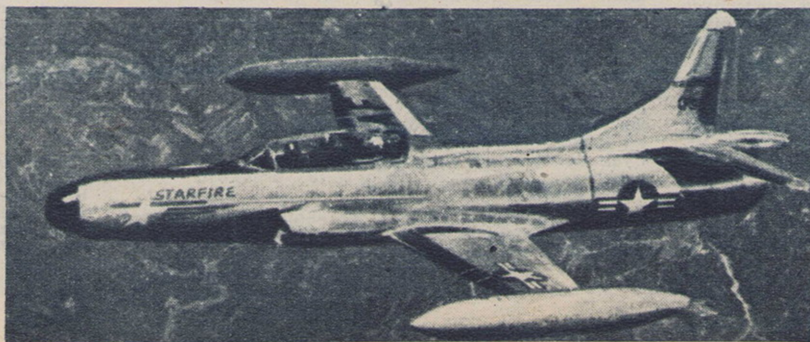
Chance Vought F7U-3 „Cutlass".



Lockheed F-94C „Starfire".



Bezogonowiec F7U-3 w locie.



LOTNICZE REKORDY SWIATOWE (18)

Id — Celność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości 1 500 m

— Jewgienij Burjan (ZSRR), dnia 18.6.1954 r. **50,67 m**

— Stanisław Bagiński (ZSRR), dnia 4.8.1954 r. **5,94 m**

Ie — Celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronu z wysokości 600 m

— Paweł Kalita (ZSRR), dnia 14.6.1954 r. **11,10 m**
— Jerzy Kubaczewski **(Polska)**, dnia 31.5.1955 r. **9,25 m**
— Paweł Bannikow (ZSRR), dnia 17.7.1955 r. **4,85 m**

Ie — Celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronu z wysokości 1 000 m

— Jerzy Łoboda **(Polska)**, dnia 20.6.1955 r. **24,35 m**
— Jerzy Koss **(Polska)**, dnia 12.10.1955 r. **9,51 m**

Ie — Celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronu z wysokości 1 500 m

— Władimir Bołtow (ZSRR), dnia 18.6.1954 r. **43,82 m**
— Kazimierz Łucznikow (ZSRR), dnia 25.9.1954 r. **30,77 m**
— Paweł Lipowczan **(Polska)**, dnia 23.8.1955 r. **25,20 m**
— Mikołaj Danilczenko (ZSRR), dnia 8.8.1955 r. **21,65 m**
— Halina Muchina (ZSRR), dnia 23.8.1955 r. **7,08 m**

Uwaga: Rekord Pawła Lipowczana był zatwierdzony i został zarejestrowany przez FAI, gdyż lepszy wynik Mikołaja Danilczenko, jakkolwiek osiągnięty wcześniej, został zgłoszony do zatwierdzenia z pewnym opóźnieniem.

KATEGORIA I — SKOKI INDYWIDUALNE WYKONANE W NOCY

Ib — Długotrwałość opóźnienia otwarcia spadochronu

— Paweł Storczijenko (ZSRR), dnia 12.9.1952 r. **9 726 m**

Id — Celność skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości 600 m

— Jewgienij Burjan (ZSRR), dnia 24.6.1954 r. **23,49 m**
— Mikołaj Daszewoj (ZSRR), dnia 26.9.1955 r. **4,92 m**

Id — Celność skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości 1 000 m

— Georgij Witalin (ZSRR), dnia 25.8.1954 r. **30,63 m**

Id — Celność skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości 1 500 m

— Georgij Witalin (ZSRR), dnia 10.9.1954 r. **29,17 m**

Ic — Celność skoku z opóźnionym otwarciem spadochronu z wysokości 1 000 m

— Stanisław Bagiński (ZSRR), dnia 14.9.1954 r. **16,20 m**

POMAGAMY SOBIE WZAJEMNIE

Kupię wszystkie egzemplarze „Skrzydlatej" z pierwszego półrocza bieżącego roku.

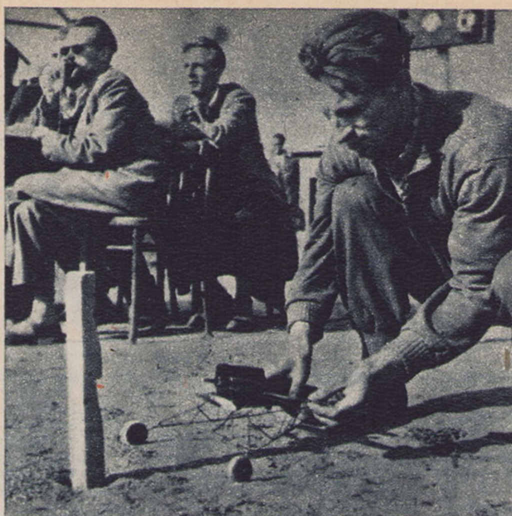
Janusz Laskowski
wieś i pta Bończa
pow. Krasnystaw
woj. Lublin

Poszukuję egzemplarzy „Skrzydlatej Polski" z roku 1950 — 1, 4, 6 oraz z roku 1951 — 7, 9, 12 i posiadam do wymiany — numery „Skrzydlatej" z lat 1952 — 1, 8, 12—32, 34, 35, 36, 37, 38, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 50; 1954 — 30, 40, 51; 1955 — 3, 4, 8, 14, 32, 39, 42, 44, 48, 50, 51. „Kridla vlasti" — 1952 — 2, 4, 5, „Krylia Rodiny" 1954 — 1, 2, 3, 9, 10, 11, 12. „Mlady Letec" 1946 — 1. „Letecky Modelar" — 1954 — 6. „Ifju Sólyom" — 1953 — 1, 2, 3, 5, 7. „Lot i obrona przeciwlotnicza Polski" — 1937 — 3, 4, 6, 11 oraz inne czasopisma jak: „Mechanik", „Młody Zawodowiec", „Technika Mołodioży", „Horyzonty techniki" i inne.

Ferdynand Chrobak
Mikuszowice Śląskie 253
k. Bielska Białej



Przegląd modeli szybkich na uwięzi.



Włodzimierz Bredsznajder (Łódź) z szybkim modelem na uwięzi.







Powyżej: M. Wasilewski (Wrocław), zwycięzca w kat. modeli szybkich na uwięzi. Z prawej: Szybki model bezogonowca S. Kujawy (Poznań).

☆

Obok — z prawej: Szybki model Włodzimierza Bredsznajdera zwracał uwagę doskonałym opracowaniem i wykonaniem. Foto: Paweł Elsztein (5)

SZYBKIE MODELE NA ZAWODACH O PUCHAR BAŁTYKU

ROZEGRANA w dniu 27 lipca konkurencja modeli szybkich na uwięzi była najsłabszą konkurencją zawodów. Przyczyniła się na to zła pogoda (wiatr od 5 do 10 m/sek) oraz nierówne boisko, na którym modele wywracały się lub spadały z wózków. (W imieniu wszystkich modelarzy mam prośbę do organizatorów — nie organizujcie więcej zawodów na kortach tenisowych. Wszyscy doskonale wiedzą, że jedno ziarnko piasku potrafi zniszczyć tłok i gładź cylindra, a nas nie stać na to, by mieć wyczynowy silnik tylko na jedne zawody).

Podczas rozgrywania konkurencji dało się zauważyć słabe opanowanie modeli, co było przyczyną kilku nieudanych startów. Osiągnięta najlepsza prędkość 118 km/h na dobrym przecież silniku „Aktivist III" świadczy o tym, że nasi modelarze nie potrafią jeszcze wykorzystać możliwości silnika. Na przykład, na silniku „Aktivist III" modelarze NRD osiągnęli prędkość 166 km/h.

Na ogół modelarze stosowali do napędu modeli dobre silniki jak: ED „Racer" produkcji angielskiej, „Aktivist I" i „Aktivist III" produkcji NRD, „Alag X-3" produkcji węgierskiej, „Tajfun" produkcji NRF i polskie seryjne silniki PK-1 konstrukcji St. Górskiego oraz silniki konstrukcji Kulika. Na silnikach własnej konstrukcji latali Rosiński z Warszawy i Bredsznajder z Łodzi. Prędkości uzyskane na tych silnikach były bardzo małe, co wynikało ze słabego opracowania aerodynamicznego niektórych modeli oraz było wynikiem stosowania niezbyt sprawnych śmigieł. Na linki sterownicze stosowano drut stalowy o średnicy 0,25 i 0,27 mm, niektórzy stosowali linki 0,3 i 0,4 mm.

Niżej omówię kilka ciekawych modeli szybkich.

Model konstr. Wasilewskiego z Wrocławia wykonany był bardzo starannie z lipy i balsy, dolna połowa kadłuba wytłaczana z blachy aluminiowej. Całość lakierowana lakierem bezbarwnym. Silnik „Aktivist III" na łożyskach kulkowych ssany przez membranę. Wózek startowy (z drutu stalowego średnicy 4 mm) na dużych kołach gumowych zapewniał bardzo pewny start modelu. Linki sterownicze średnicy 0,4 mm. Uzyskane prędkości 110 i 118 km/h.

Model konstr. Ratyńskiego z Krakowa oznaczał się małymi wymiarami i cienkim profilem płata. Silnik produkcji angielskiej ED „Racer". Linki sterownicze średnicy 0,3 mm. Uzyskane prędkości 113,5 km/h i poza konkursem 120 km/h.

Model konstr. Sobosia z Wrocławia wykonany był z drewna lipowego. Posiadał dwukołowe, stałe podwozie. Silnik „Tajfun" produkcji NRF na łożyskach kulkowych. Obroty śmigła prawe, co jest niewygodne w modelu na uwięzi ze względu na moment obrotowy śmigła do wewnątrz kręgu. Linki o średnicy 0,4 mm.

Model konstr. Kiesewettera ze Szczecina posiadał silnik konstrukcji Kulika, Startował na bardzo szerokim wózku. Linki sterownicze średnicy 0,25 mm.

Model konstr. Orlika ze Szczecina posiadał silnik konstr. Kulika będący jednym z pierwszych jego konstrukcji. Okapotowanie silnika na modelu tylko z dwóch stron opływowymi osłonami. Linki 0,2 mm.

Model konstr. Rosińskiego z Warszawy wykonany był z drewna lipowego i lakierowany lakierem bezbarwnym. Statecznik poziomy motylkowy z blachy duralowej grubości 0,5. Ster poziomy z duralu mocowany na 4 zawiasach z blaszki mosiężnej. Silnik 2,5 cm^3 własnej konstrukcji. Kołpak opływowy toczony z duralu.

Drugi model z konstr. Rosińskiego wykonany z lipy i balsy i lakierowany lakierem bezbarwnym. Statecznik poziomy z duralu. Silnik produkcji węgierskiej „Alag X-3". Obroty śmigła prawe. Ciężar modelu 280 G. Linki sterownicze średnicy 0,25 mm. Model startował z bardzo szerokiego wózka.

Model konstr. Swornowskiego z Poznania osiągnął prędkość 98,1 km/h na silniku „Aktivist I". Linki sterownicze średnicy 0,27 mm.

Model konstr. Bredsznajdera z Łodzi wyróżniał się bardzo starannym wykonaniem. Statecznik poziomy duralowy. Ster na 3 zawiaskach mosiężnych. Silnik 2,5 cm^3 własnej konstrukcji. Wózek startowy szeroki na kołach drewnianych, które ułatwiają start z twardych nawierzchni (poślizg po krzywiźnie). Linki sterownicze 0,25 mm. Osiągnięte prędkości 100,5 i 106 km/h.

Model konstr. Kujawy z Poznania typu „latające skrzydło" posiadał silnik PK-1 konstrukcji Górskiego. Linki sterownicze średnicy 0,27 mm.

STANISŁAW GRABOWSKI
Warszawa

WSPOMNIENIA

ZACZĘLIŚMY wreszcie na serio zbieranie materiałów historycznych dotyczących naszego lotnictwa — ludzi i wydarzeń z nim związanych. Są to sprawy wymagające długiej i rzetelnej pracy, a obchodzące żywo wszystkich — tych starszych i młodszych. Myślę, że nie tracąc z oczu proporcji w rozróżnianiu wagi spraw wielkich i małych, należy również poświęcić choćby minimum czasu i miejsca modelarstwu. Choćby w okresie okupacji.

Wiemy, że okupant wszelkimi środkami dążył do przekształcenia narodu polskiego w naród niewolników, ograniczonych umysłowo i fizycznie. W tych warunkach nawet tak pozornie niewinna zabawa, jak modelarstwo czy nawet puszczanie latawca, mogło się źle skończyć. A jednak modelarstwo istniało. Np. w Warszawie były grupy młodzieży zajmujące się modelarstwem, rozproszone i przeważnie nie wiedzące nic o sobie. Specyfika lat okupacji ograniczała je raczej do pracy w domu, co sprawiło, że budowano przeważnie modele redukcyjne, niekiedy na bardzo wysokim poziomie.

Myślę, że sprawiedliwości stanie się zadość, jeśli wspomnę grupę modelarzy wystawiających swe prace w witrynie pewnego sklepu z konfekcją na Krakowskim Przedmieściu, opodal Koziej, w miejscu, gdzie dziś znajduje się sklep garmażeryjny. Bo istotnie, dziwny to był sklep, na którego wystawie pomiędzy krawatami porozstawiano ze swoistą nonszalancją pięknie wykonane modele „Łosia", „Karasia", „Jastrzębia", nie mówiąc już o najnowszych typach samolotów radzieckich, angielskich i amerykańskich.

Doprawdy, wiele odwagi musiał mieć właściciel sklepu, urządzając w najczarniejszych okresach okupacji rewię modeli maszyn noszących na skrzydłach biało-czerwone szachownice, trójkolorowe koła, czy duże, czerwone gwiazdy lub wystawiając w okresie nalotów na Rzeszę duże modele „Wellingtona" czy „Halifaxa". Rzecz jasna, że sprzedawano te modele za drogie pieniądze, ale z drugiej strony należy stwierdzić, że sporo modelarzy mogło się tam zaopatrzyć w materiały do budowy modeli, kółka, śmigła czy nawet znaki rozpoznawcze, Specjalnie zasługiwały na uwagę reprodukowane na światłokopii plany samolotów m. in. „Żubra", „Sokoła", „Jastrzębia" itp. Godzinami przebierało się w tych „cudach". Potem przyszło tragiczne powstanie i zagłada miasta. I wreszcie — wyzwolenie.

Pamiętamy ogromny, żywiołowy pęd młodzieży do modelarstwa, do lotnictwa od pierwszych chwil wolności. Myślę, że dobrze się stanie, jeśli przypomnimy i utrwalimy choćby najskromniej zdarzenia i ludzi małego lotnictwa z lat minionych.

MIECZYSŁAW KULIGIEWICZ

* * *

Uzupełniając powyższy list pragnę podać fragment z mojej pracy, omawiającej historię małego lotnictwa w Polsce. Fragment ten miał być zamieszczony w książce „Szkoła małego lotnictwa" wydanej w 1949 roku. Do opublikowania jednak nie doszło, gdyż ówcześni wydawcy „wytłumaczyli" mi wówczas, że tego nie należy podawać. Ponieważ fragment ten może być pewnym przyczynkiem do dalszych rozszerzonych wypowiedzi, podaję go w całości tak jak został zredagowany kilka lat temu.

— Trudno jest pisać o małym lotnictwie w latach 1939—44. Brak jest danych dotyczących jakiegoś zorganizowanego ruchu w Polsce, oprócz Warszawy. Można więc wspomnieć jedynie o Warszawskim Kole Lotniczym (WKL), które powstało w roku 1942 gromadząc około 50 młodych ludzi. Główna kwatera, o ile można ją tak nazwać, mieściła się na kolonii Staszica w Warszawie. Większość członków pochodziła z tej też dzielnicy. Odbywały się częste zebrania, dyskusje, a nawet teoretyczne kursy szybowcowe (z udziałem około 30 osób).

WKL prowadziło pracę naukowo. Dzięki pomocy wybitnego polskiego aerodynamika prof. Czesława Witoszyńskiego (zmarł w 1948 roku w Łodzi) zbudowano własnymi siłami i po raz pierwszy w Polsce tunel aerodynamiczny dla celów małego lotnictwa. Tunel ten o średnicy 30 cm był wyposażony we wszystkie najnowsze zdobycze wiedzy technicznej. Był to tunel przelotowy o prędkości przepływu 12 m/sek (43,2 km/h). Uruchomiano go kilkakrotnie oraz robiono próby pomiarów przy pomocy wag własnej konstrukcji.

Do wielkiego sukcesu WKL-u należało zorganizowanie trzech zawodów modeli szybowców na Polu Mokotowskim (starym, przy ul. Topolowej). Wystąpienie, niewielkiej co prawda grupy zawodników — około 15 osób — wzbudziło podziw mieszkańców stolicy i z pewnością podnosiło na duchu ludzi załamanych mrokami okupacji hitlerowskiej.

Pierwsze zawody odbyły się w maju 1942 roku, następne we wrześniu tegoż roku, a trzecie w lipcu 1943 roku. Jeden z modeli szybowców osiągnął nawet rekordowy czas lotu 30 minut.

WKL prowadził bardzo szczegółową kronikę swojej działalności, wydano również ciekawie opracowany (na powielaczu) podręcznik budowy modeli. O losach kroniki, niestety, do tej pory nic nie wiadomo, możliwe, że uległa zniszczeniu w czasie powstania.

Wspomnienia te odtworzone zostały na podstawie relacji kilku członków WKL-u. Być może zawierają one szereg nieścisłości, ale podanie tych kilku wspomnień zachęci niewątpliwie ludzi, którzy bliżej stykali się z pracą WKL do sprostowań i szerszego omówienia działalności małego lotnictwa w Polsce podczas okupacji.

PAWEŁ ELSZTEIN



KORESPONDENCJA WŁASNA

ROMAN LEWANDOWSKI

III Spadochronowe Mistrzostwa Świata

PIERWSZE DOŚWIADCZENIA

(2)

W II konkurencji odbyły się skoki z wysokości 1 500 m z 20-sekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu, z oceną stylu spadania, na celność lądowania do koła o promieniu 150 m. Skoki w klasyfikacji męskiej przeprowadzono 31 lipca w godzinach od 17.03 do 20.30 oraz 1 sierpnia od 8.40 rano. Zawodniczki skakały drugiego dnia w godzinach od 14.15 do 18.10. Drużyny startowały w następującej kolejności: mężczyźni — Francja, ZSRR, USA, Jugosławia, Izrael, Bułgaria, CSR, Francja, Bułgaria, Rumunia, Izrael, Węgry, ZSRR i Polska; kobiety: CSR, Francja, Bułgaria, Rumunia, Izrael, Węgry, ZSRR i Polska.

Skoki odbywały się w dość ciężkich warunkach meteorologicznych, z uwagi na niski pułap chmur o układzie zmiennym od 900—1 400 m. Wiatr rzędu 6 m/sek. Oczywiście taka sytuacja atmosferyczna poważnie utrudniała naloty na cel. Kierownictwo mistrzostw nie zdecydowało się jednak na przerwanie konkurencji, lecz kontynuowało ją nadal, chcąc zakończyć tego dnia pierwszą kolejkę skoków. Tylko wówczas, kiedy padał deszcz, wstrzymywano starty samolotów. Komunikaty meteo zawodnicy otrzymywali często. Były one opracowane sumiennie i odzwierciedlały rzeczywiste warunki atmosferyczne.

Drugą konkurencję należy zaliczyć do jednej z trudniejszych. Wymagała ona dobrego opanowania techniki skoku, a przede wszystkim jak najlepszego oddzielenia się zawodnika od samolotu. Technika oddzielenia podczas wykonywania skoku z opóźnionym otwarciem spadochronu wymagała natychmiastowego ustalenia pozycji spadania. Założenie to — niewątpliwie właściwe — jednak dla nas skoczków polskich było dość trudne, bowiem nie mieliśmy dobrze opanowanego oddzielenia się od samolotu, które decydowało o prawidłowym spadaniu od momentu odejścia do chwili otwarcia spadochronu. Do jednej z przyczyn naszego nieudanego wystąpienia w II konkurencji, należy zaliczyć zbyt dużą prędkość samolotu, w czasie której opuszczaliśmy pokład maszyny. Byliśmy bowiem na mistrzostwach jedyną drużyną, która skakała z An-2 przy prędkości 140 km/h. Ten poważny błąd w dużej mierze przyczynił się do zdobycia przez nas tak małej ilości punktów (patrz tabela). Wypada tutaj jeszcze dodać, że odejście skoczka od samolotu miało duży wpływ na styl spadania oraz celność lądowania.

Zawodnicy innych ekip skakali przy mniejszej prędkości samolotu, niejednokrotnie dochodzącej do 90 km/h. Dzięki temu mieli dobrze opracowane oddzielenie oraz bardziej płynnie mogli reagować na ewentualną niestateczność spadania. W tym przypadku układ ciała skoczka przybierał położenie płaskie, bez zakłóceń i przymusowej robinsonady, niezwłocznie po odejściu od samolotu. Fakt ten powiększał szanse punktowe uczestnika mistrzostw w ocenie komisji sędziowskiej.

Najciekawsze relacje z drugiej konkurencji nie będą pełne, gdy przynajmniej kilka zdań nie poświęci się mało docenianej w naszym sporcie spadochronowym — kondycji fizycznej. Otóż wyraźnie dało się zauważyć u zawodników Czechosłowacji i Izraela, że oprócz sportu spadochronowego uprawiają oni narciarstwo, pływanie, lekkoatletykę, a szczególnie te sporty, które zapewniają skoczkowi dobrą kondycję fizyczną. Nam jej było naprawdę brak, tak zawodniczkom jak i zawodnikom. Słaba kondycja wpływała na mało skuteczne manewrowanie spadochronem, w wyniku czego skoczkowie lądowali daleko od krzyża.

Tak na przykład w Bułgarii i Czechosłowacji, zanim spadochroniarz wykona pierwsze skoki, musi przede wszystkim systematycznie przeprowadzać trening gimnastyczny oraz zdobyć określone przepisami normy sportowe. Ponadto organizowane są tam dla spadochroniarzy obozy kondycyjno-sportowe, na których nie wykonuje się skoków spadochronowych, lecz przeprowadza ćwiczenia gimnastyczne, gry sportowe a w zimie — jazdę na nartach.

Dobrą kondycję miały spadochroniarki Czechosłowacji i Bułgarii, będące dużą rewelacją mistrzostw. One to niejednokrotnie lepiej dawały sobie radę w manewrowaniu spadochronem od mężczyzn. Tym samym uzyskiwały lepsze wyniki w lądowaniu. Jeśli mowa o celności, to była ona rzeczywiście różna, zwracała jednak na siebie uwagę reprezentacja CSR. Umiejętne, dobrze wypracowane i płynne sterowanie spadochronem Czechosłowaków zapewniło im dobrą celność, a w związku z tym maksymalną ilość punktów.

Skoczkowie USA mieli dobrze opanowany styl spadania i opóźnienia, ale ich celność lądowania nie należała do najlepszych. Niewątpliwie była to ich słaba strona. Jednemu z zawodników Stanów Zjednoczonych nie wypełniła się zupełnie czasza, wobec czego lądował on na spadochronie zapasowym. To przyczyniło się do lądowania poza kołem. W związku z tym Amerykanin skok ten powtarzał tylko na celność lądowania.

Konkurencja II zakończyła się sukcesem skoczków radzieckich. Zdobyli oni 2 028,8 pkt. Na drugim miejscu uplasowali się Czechosłowacy: 2 001,8 pkt, a trzecie zajęli Jugosłowianie: 1 926,8 pkt; 4. Bułgarzy: 1 921,2 pkt; 5. Francuzi: 1 909,7 pkt; 6. Amerykanie: 1 808,0 pkt; 7. Rumuni: 1 794,4 pkt; 8. POLACY: 1 740,2 pkt; 9. Węgry: 1 555,4 pkt; 10. Izrael: 1 474 pkt. W klasyfikacji kobiecej zwyciężyła ekipa ZSRR: 1 367,5 pkt; 2. CSR: 1 335,0 pkt; 3. Bułgaria: 1 191,8 pkt; 4. Francja: 1 009,9 pkt; 5. Węgry: 1 052,3 pkt; 6. Izrael: 971,6 pkt; 7. POLSKA: 964,4 pkt; 8. Rumunia: 855,3 pkt.

(C. D. NA STR. 14)

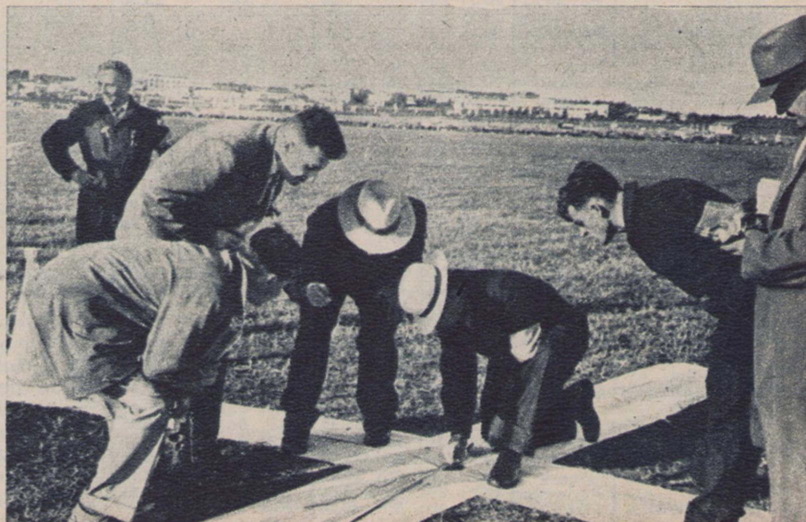

Spadochroniarka czechosłowacka Józefa Maxova od pierwszego dnia zaprezentowała wysoko opanowaną technikę skoku oraz dobrą kondycję fizyczną. Na zdjęciu: ląduje Maxova, która w II konkurencji zajęła 4 miejsce.



Wymiana proporczyków pomiędzy drużynami Francji i ZSRR. Ze strony radzieckiej proporczyk wręcza Halina Muchina.



Grupa uczestników mistrzostw świata: z Czechosłowacji, Rumunii, Związku Radzieckiego i Węgier, na lotnisku tuszyńskim pod Moskwą.


Członkowie komisji sędziowskiej mistrzostw w czasie niewątpliwie odpowiedzialnej pracy — mierzenia odległości od miejsca lądowania do środka krzyża.

(C. D. ZE STR. 13)

Trzecia konkurencja była rozgrywana przy dobrych warunkach meteo. Siła wiatru utrzymywała się w granicy 6 m/sek. Około godziny 11 zaczęły się tworzyć chmury o podstawie 1 200—1 500 m. Były one niekorzystnym zjawiskiem tak dla zawodników jak i komisji sędziowskiej.

Mężczyźni skakali 2 sierpnia w godzinach od 11.30 do 20.00 w następującej kolejności ekip: Bułgaria, Jugosławia, CSR, Izrael, Polska, Francja, Rumunia, USA, Węgry i ZSRR. Zawodniczki wykonały skoki 3 sierpnia w godzinach od 9.18 do 13.40 — kolejno ekipy: Polski, Węgier, Izraela, Francji, Rumunii, Bułgarii, CSR i ZSRR. Na sondę skakali spadochroniarze radzieccy, nie biorący udziału w mistrzostwach oraz Francuzka Odette Rousseau. Sonda nie była tak ważna dla uczestników mistrzostw, ponieważ nie punktowano celności lądowania. Mimo, że tego dnia samoloty obsługiwały wyłącznie załogi radzieckie, zawodnicy dość często lądowali w granicach koła.

Skoczkowie opuszczali pokład „An-2" na znak pilota. Konkurencja ta pod względem oddzielania się była trudniejsza od drugiej, gdyż zawodnicy musieli spadać płasko od momentu oderwania nóg od samolotu i to w oznaczonym kierunku, który wskazywała wyłożona na ziemi strzała z białego płótna długości 12 m.

Oddzielanie się od samolotu oraz spadanie płaskie w II konkurencji było łatwiejsze, ponieważ zawodnik obierał dowolny kierunek spadania i mógł wykonać w tym czasie dwa zwroty po 180 stopni. Każdy uczestnik przed skokiem winien był zgłosić komisji sędziowskiej czy będzie wykonywał zwroty, czy też będzie spadał płasko przez 30 sek. W tym przypadku nie otrzymywał punktów za zwroty. Jeżeli nie były one zgłoszone, a skoczek w czasie spadania wykonał je, otrzymywał punkty karne za styl.

Jeśli chodzi o naloty nad cel, to drużyny poszczególnych państw były przygotowane dwojako — z wiatrem i pod wiatr. Sposób w jaki zawodnicy oddzielali się, decydował o kierunku nalotu. Skoczek musiał być zwrócony twarzą w kierunku wyłożonej strzały. Po 10 sekundach powinien zrobić zwrot w lewo o 360 stopni, a następnie w prawo o 360 stopni. Należało wykonać 4 zwroty w ciągu 15 sekund.

Jeśli chodzi o styl spadania, to zawodników można podzielić na dwie grupy, pierwszą: skoczków Francji, USA, Jugosławii i Izraela mających dobrze opanowany styl i sylwetkę zbliżoną do naszej „jaskółki", drugą: pozostałych zawodników, których dobry styl spadania z wyjątkiem niektórych przypominał kształt litery „X".

Dużą niespodziankę sprawili nam zawodnicy pierwszej grupy robiąc bardzo dobrze zwroty, które przy tym stylu spadania były trudne w wykonaniu. Robiono je przy pomocy szybkiej reakcji ciała (Jugosłowianie), względnie przez ruch jednej ręki (Francuzi). W tym przypadku zwroty były bardzo szybkie.

Pamiętam odprawę po Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych w Bułgarii, na której Paweł Storczenko powiedział między innymi do zawodników polskich: „Należy się bezwzględnie przerzucić z „jaskółki" na styl płaski, ponieważ wykonywanie zwrotów przy waszym stylu jest raczej niemożliwe..."

Trzeba przyznać bezstronnie, że styl płaski jest bardziej wygodny, lecz efektowniejsza jest „jaskółka". Na mistrzostwach byliśmy świadkami, że przy dobrze opanowanej „jaskółce" można zupełnie dobrze wykonywać zwroty.

Podczas płaskiego spadania sterowanie odbywało się przez wychylenie dłoni pod pewnym kątem. Jeden z zawodników ZSRR — Nikitin przy wychyleniu dłoni pomagał sobie ruchem głowy w stronę wykonywanego zwrotu.

Opanowanie opóźnienia otwarcia spadochronu u zawodników było także różne i zależało od jego przygotowania oraz wyposażenia technicznego. Na przykład: Amerykanie mieli umieszczoną na spadochronie zapasowym małą tablicę z zamontowanym sekundomierzem dwuwskazówkowym o bardzo dokładnej skali. Skakali oni bez automatu spadochronowego. Zawodnicy Jugosławii, Francji i Izraela posiadali dwa sekundomierze na spadochronie zapasowym: jeden o skali 60-sekundowej i drugi o skali 10-sekundowej — bardzo dokładny. Jugosłowianie mieli mechanizm do otwierania spadochronu własnej konstrukcji, Czechosłowacy sekundomierze zamocowane na spadochronach zapasowych, a zawodnicy radzieccy zakładali je na rękę.

Nasza drużyna nie miała opanowanego oddzielenia się od samolotu, z tego też powodu nie potrafiliśmy ustalić płaskiego spadania po odejściu od samolotu. W tym przypadku otrzymywaliśmy zero punktów za styl. To samo odnosiło się również do naszych zawodniczek.

Wykonywanie zwrotów nie przedstawia dla skoczka dużych trudności, oczywiście jeśli miał dobrze opanowany styl płaskiego spadania.

Klasyfikacja drużynowa III konkurencji wygląda następująco: mężczyźni — 1) ZSRR — 1 485,0 pkt.; 2) CSR — 1 465,0 pkt.; 3) Francja — 1 461,0 pkt.; 4) Jugosławia — 1 386,0 pkt.; 5) USA — 1 296,0 pkt.; 6) Bułgaria — 1 252,0 pkt.; 7) Węgry — 1 233,0 pkt.; 8) POLSKA — 1 065,0 pkt.; 9) Izrael — 917,0 pkt.; 10) Rumunia — 868,0 pkt. Kobiety — 1) ZSRR — 990,0 pkt.; 2) CSR — 970,0 pkt.; 3) Francja — 942,0 pkt., 4) Bułgaria — 743,0 pkt.; 5) POLSKA — 555,0 pkt.; 6) Izrael: 519,0 pkt.; 7) Węgry: 467,0 pkt.; 8) Rumunia — 426,0 pkt.

(Dalszy ciąg za dwa tygodnie)

II KONKURENCJA

Skok z wysokości 1500 m z 20-sekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu, z oceną stylu spadania na celność lądowania do koła o promieniu 150 m.

Moskwa, 31.07.—1.08.1956 r.

	Miejsce	Nazwisko zawodnika	Państwo	Pierwszy skok: czas spad. sek.	pkt.	styl spad. pkt.	celność lądow. metrów	Drugi skok: czas spad. sek.	pkt.	styl spad. pkt.	celność lądow. metrów	Ogólna ilość punktów
Mężczyźni	1	Fędczyszyn	ZSRR	20,0	100	95	0,71	19,8	96	100	5,38	684,9
	2	Pieklin	ZSRR	19,5	90	100	4,38	20,1	98	95	1,57	677,0
	3	Kaplan	ČSR	19,7	94	100	8,07	20,2	96	100	12,94	669,0
	4	Koubek	ČSR	20,3	94	100	13,46	20,0	100	100	12,13	667,4
	5-6	Nikitin	ZSRR	19,8	96	100	20,45	20,0	100	100	8,74	666,9
	5-6	Rakow	ZSRR	20,1	98	100	21,51	20,0	100	100	9,60	666,9
	7	Kosinow	ZSRR	19,9	98	100	18,90	19,8	96	100	8,80	666,8
	8	Ozabal	ČSR	20,2	96	90	5,64	19,5	90	100	5,05	665,4
	9	Szarkow	Bułgaria	21,1	78	90	2,37	19,8	96	100	1,35	660,3
	10	Jehlicka	ČSR	19,9	98	100	18,96	20,3	94	95	8,10	659,9
	11	Damnjanović	Jugosławia	20,3	94	95	7,55	19,6	92	90	6,53	657,0
	12	Głbow	Bułgaria	20,3	94	100	7,00	20,8	84	95	12,55	653,5
	13	Chasac	Francja	20,2	96	95	10,16	20,0	100	100	27,76	653,0
	14	Belośević	Jugosławia	19,9	98	100	1,28	20,2	96	90	31,68	651,0
	15	Buschiazzo	Francja	19,8	96	90	29,66	19,8	96	100	6,52	646,1
	16	**CIERNIAK**	**POLSKA**	20,6	88	90	8,00	19,6	92	80	4,16	**637,8**
	17	Hoffman	USA	20,6	88	100	16,90	18,9	78	100	16,75	632,4
	18	**SZWEDZIUK**	**POLSKA**	19,9	98	85	28,73	20,6	88	95	9,79	**627,5**
	19	Badioc	Rumunia	20,3	94	90	8,33	17,8	76	85	9,27	627,4
	20	Skofić	Jugosławia	20,6	88	80	7,57	20,5	90	80	11,65	618,8
	21	Istel	USA	19,5	90	90	32,48	20,6	88	90	10,01	615,5
	22	Velicu	Rumunia	18,9	78	95	28,75	19,2	94	95	8,27	615,0
	23	Vincent	Francja	19,4	88	95	4,13	19,0	80	100	48,29	610,6
	24	Wodeniczarow	Bułgaria	19,9	98	90	9,81	19,2	84	65	20,85	607,4
	25	Krivan	ČSR	20,9	82	95	30,86	20,2	96	90	29,05	603,1
	26	Ibrahimovski	Jugosławia	20,4	92	90	52,14	20,0	100	75	7,71	597,2
	27	Doinski	Bułgaria	20,3	94	95	29,47	20,1	98	75	37,18	595,3
	28	Mikloś	Węgry	20,7	86	100	36,14	20,5	90	75	44,75	570,2
	29	Sanborn	USA	19,0	80	100	31,77	20,4	92	90	70,14	560,1
	30	Iancu	Rumunia	19,9	98	45	38,85	20,2	96	60	8,25	552,0
	31	Potron	Francja	19,3	86	90	55,68	20,3	94	95	59,28	550,0
	32	Ben-Ari	Izrael	19,7	94	70	62,36	20,9	82	95	39,30	539,3
	33	Miličević	Jugosławia	19,8	96	90	3,94	19,9	98	100	×	530,1
	34	Aradi	Węgry	21,1	78	80	108,50	20,0	100	55	9,59	494,9
	35	Ben-Szaul	Izrael	19,6	92	75	146,20	19,9	98	90	18,35	490,5
	36	Szerzö	Węgry	20,1	98	75	×	20,1	98	95	15,74	490,3
	37	Sidletki	Rumunia	19,5	90	45	7,65	19,9	98	90	131,97	483,4
	38	**LEWANDOWSKI**	**POLSKA**	20,0	100	95	×	19,1	82	95	47,12	**474,9**
	39	Kirow	Bułgaria	20,2	96	0	1,66	20,0	100	0	23,56	470,7
	40	Negriu	Rumunia	19,5	90	65	139,90	19,8	96	60	4,12	467,0
	41	**WÓJCIK**	**POLSKA**	20,7	86	85	23,41	20,7	86	0	68,03	**465,6**
	42	Polonyi	Węgry	20,5	90	95	×	20,3	94	55	29,06	454,9
	43	Stone	USA	20,3	94	96	75,73	19,1	82	50	91,25	449,1
	44	Cachor	Izrael	20,3	94	65	98,50	19,6	92	90	97,50	445,0
	45	Gyulai	Węgry	20,5	90	90	33,71	13,7	-0	0	6,95	439,4
	46	Hobby	USA	17,8	56	100	143,69	21,3	74	95	53,52	427,8
	47	Chaussade	Francja	19,5	90	100	×	20,3	94	95	114,21	414,8
	48	Janaj	Izrael	19,8	96	0	×	20,3	94	65	8,76	396,2
	49	**LIPOWCZAN**	**POLSKA**	19,8	96	0	27,31	20,5	90	0	64,69	**394,0**
	50	Szacham	Izrael	19,5	90	0	143,10	20,4	92	0	68,25	270,7
Kobiety	1	Muchina	ZSRR	20,0	100	100	6,48	20,0	100	100	5,89	687,6
	2	Sieliwierstowa	ZSRR	19,9	98	100	5,20	19,9	98	100	10,88	679,9
	3	Kloubcova	ČSR	20,4	92	100	5,61	20,3	94	95	5,72	669,7
	4	Maxova	ČSR	20,0	100	85	13,06	20,1	98	100	4,60	665,3
	5	Prjachina	ZSRR	20,0	100	100	19,86	20,1	98	100	21,63	656,5
	6	Iliewa	Bułgaria	19,7	94	65	3,29	19,5	90	80	9,17	616,5
	7	Pangerlova	ČSR	19,8	96	85	27,84	20,1	98	80	45,82	585,4
	8	Cur	Izrael	20,0	100	90	53,91	20,5	90	80	23,95	582,1
	9	Wasiliewa	Bułgaria	20,1	98	100	43,95	19,6	92	90	60,79	575,3
	10	Premat	Francja	19,8	96	100	17,42	19,9	98	80	94,90	561,7
	11	Gallimard	Francja	20,2	96	85	83,62	19,7	94	95	50,18	538,2
	12	**CHMIELARCZYK**	**POLSKA**	20,0	100	85	12,18	19,5	90	0	28,79	**536,0**
	13	Kurinszky	Węgry	22,0	60	65	24,89	19,3	86	75	46,15	585,0
	14	Papp	Węgry	21,7	66	70	21,95	20,3	94	75	65,85	517,3
	15	Laroche	Francja	19,8	96	75	75,20	20,3	94	80	53,93	515,9
	16	Mitiewa	Bułgaria	19,7	94	95	111,02	19,8	96	95	65,15	503,9
	17	Berger	Węgry	21,7	66	75	86,12	20,4	92	75	23,10	498,8
	18	Diaconu	Rumunia	19,3	86	75	118,60	19,8	96	95	60,50	472,9
	19	**WOJTKOWSKA**	**POLSKA**	20,5	90	50	140,20	19,8	96	65	32,43	**428,4**
	20	Jozefa	Izrael	19,2	84	55	101,81	19,7	94	0	41,78	389,4
	21	Sidletki	Rumunia	19,0	80	0	34,87	19,2	84	0	46,66	382,4
	22	**FRANKE**	**POLSKA**	19,8	96	60	81,11	20,4	92	0	85,24	**379,7**
	23	Velixar	Rumunia	19,7	94	15	75,50	18,8	76	70	×	329,5

III KONKURENCJA

Skok z wysokości 2000 m z 30-sekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu, z oceną stylu spadania i wykonywanych zwrotów.

Moskwa, 2—3.08.1956 r.

	Miejsce	Nazwisko zawodnika	Państwo	Pierwszy skok: czas spad. sek.	pkt.	styl spad. pkt.	obroty I	obroty II	Drugi skok: czas spad. sek.	pkt.	styl spad. pkt.	obroty I	obroty II	Ogólna ilość punktów
Mężczyźni	1-2	Nikitin	ZSRR	30,0	100	100	25	25	29,9	98	100	25	25	498,0
	1-2	Rąkow	ZSRR	30,0	100	100	25	25	30,1	98	100	25	25	498,0
	3	Koubek	ČSR	30,3	94	100	25	25	30,1	98	100	25	25	492,0
	4	Vincent	Francja	30,0	100	95	25	25	29,8	96	100	25	25	491,0
	5	Kaplan	ČSR	30,3	94	100	25	25	29,8	96	100	25	25	490,0
	6	Pieklin	ZSRR	30,3	94	95	25	25	30,0	100	100	25	25	489,0
	7	Buschiazzo	Francja	30,3	94	100	25	25	30,3	94	100	25	25	488,0
	8	Gyulai	Węgry	30,2	96	100	25	25	30,2	96	95	25	25	487,0
	9	Jehlicka	ČSR	30,0	100	90	25	25	30,1	98	95	25	25	483,0
	10	Potron	Francja	30,3	94	95	25	25	29,9	98	95	25	25	482,0
	11	Krivan	ČSR	30,3	94	95	25	20	30,3	94	100	25	25	478,0
	12	Ozabal	ČSR	30,7	86	100	25	25	29,8	96	95	25	25	477,0
	13	Kosinow	ZSRR	29,9	98	95	25	25	30,2	96	85	25	25	474,0
	14	Damnjanović	Jugosławia	30,2	96	100	25	20	30,4	92	100	25	15	473,0
	15	Milićevic	Jugosławia	29,9	98	100	25	25	30,3	94	80	25	25	472,0
	16-18	Chasac	Francja	29,8	96	80	25	25	29,9	98	95	25	25	469,0
	16-18	Sanborn	USA	29,5	90	95	13	25	30,2	96	100	25	25	469,0
	16-18	Fedczyszyn	ZSRR	30,2	96	100	–	25	29,9	98	100	25	25	469,0
	19	Skofić	Jugosławia	29,8	96	95	25	15	28,5	70	90	25	25	441,0
	20	Belośević	Jugosławia	30,5	90	95	25	10	29,7	94	100	25	0	439,0
	21	Doinski	Bułgaria	30,0	100	90	25	0	30,1	98	70	25	25	433,0
	22	Chaussade	Francja	28,4	68	90	25	15	30,5	90	95	25	15	428,0
	23	Wodeniczarow	Bułgaria	29,1	82	70	25	25	31,8	64	100	25	25	416,0
	24	Hoffman	USA	29,8	96	100	25	10	29,2	84	75	25	–	415,0
	25	Szerzö	Węgry	30,1	98	80	15	0	30,2	96	75	25	25	414,0
	26	Głbow	Bułgaria	29,8	96	55	25	0	29,6	92	95	25	15	408,0
	27	Stone	USA	31,9	62	100	25	–	30,1	98	100	0	0	385,0
	28-29	Ibrahimovski	Jugosławia	30,5	90	0	25	20	30,2	96	95	25	25	376,0
	28-29	Kirow	Bułgaria	29,7	94	90	25	25	29,6	92	0	25	25	376,0
	30	Szarkow	Bułgaria	30,4	92	95	25	25	29,6	92	0	25	20	374,0
	31	**WÓJCIK**	**POLSKA**	29,9	98	80	25	25	30,2	96	0	25	20	**369,0**
	32	Hobby	USA	31,6	68	95	25	–	29,2	84	75	20	0	367,0
	33	Istel	USA	28,8	76	100	25	25	29,0	80	0	25	25	356,0
	34	**SZWEDZIUK**	**POLSKA**	30,5	90	0	25	15	31,4	72	100	25	25	**352,0**
	35	Cachor	Izrael	30,6	88	75	13	0	30,0	100	50	25	–	351,0
	36	**CIERNIAK**	**POLSKA**	30,2	96	0	25	–	30,1	98	75	25	25	**344,0**
	37	**LEWANDOWSKI**	**POLSKA**	29,5	90	75	25	25	30,3	94	0	25	0	**334,0**
	38	Aradi	Węgry	30,3	94	75	25	0	30,1	98	40	0	0	332,0
	39	Janaj	Izrael	29,7	94	55	–	–	29,8	96	.75	–	–	322,0
	40	Iancu	Rumunia	28,6	72	80	–	–	29,0	80	65	–	–	297,0
	41	Badioc	Rumunia	29,2	84	50	–	–	29,3	86	70	–	–	290,0
	42	Sidletki	Rumunia	28,5	70	90	–	–	29,3	86	35	–	–	281,0
	43	Mikloś	Węgry	30,7	86	0	25	25	29,9	98	0	25	20	279,0
	44	Polonyi	Węgry	29,8	96	75	25	25	29,8	96	0	25	20	262,0
	45	Ben-Ari	Izrael	29,2	84	0	–	–	29,5	90	70	–	–	244,0
	46	Negriu	Rumunia	27,8	56	50	–	–	28,8	76	40	–	–	232,0
	47	Ben-Szaul	Izrael	28,9	78	0	–	25	29,8	96	0	25	–	224,0
	48	Velicu	Rumunia	29,9	98	0	–	–	29,1	82	0	–	–	180,0
	49	Szacham	Izrael	28,9	78	0	–	–	29,5	90	0	–	–	168,0
	50	**LIPOWCZAN**	**POLSKA**	30,5	90	0	–	–	27,4	48	0	–	–	**138,0**
Kobiety	1-2	Premat	Francja	30,0	100	100	25	25	29,9	98	100	25	25	498,0
	1-2	Muchina	ZSRR	30,0	100	100	25	25	29,9	98	100	25	25	498,0
	3	Prjachina	ZSRR	30,2	96	100	25	25	29,8	96	100	25	25	492,0
	4	Sieliwierstowa	ZSRR	30,3	94	95	25	25	30,0	100	100	25	25	489,0
	5	Kloubcova	ČSR	30,3	94	100	25	25	30,1	98	95	25	25	487,0
	6	Maxova	ČSR	30,5	90	95	25	25	29,9	98	100	25	25	483,0
	7	Pangerlova	ČSR	30,8	84	100	0	25	30,0	100	100	25	25	459,0
	8	Mitiewa	Bułgaria	30,0	100	90	13	25	30,3	94	90	13	25	450,0
	9	Laroche	Francja	29,9	98	75	25	25	29,8	96	75	25	25	444,0
	10	Cur	Izrael	29,3	86	70	0	0	29,5	90	65	0	0	311,0
	11	Papp	Węgry	28,7	74	50	0	0	30,2	96	85	0	0	305,0
	12	**FRANKE**	**POLSKA**	30,0	100	70	0	0	29,0	80	45	0	0	**295,0**
	13	Iliewa	Bułgaria	30,0	100	35	0	0	30,6	88	45	25	0	293,0
	14	**WOJTKOWSKA**	**POLSKA**	29,7	94	0	0	0	29,3	86	80	0	0	**260,0**
	15	Diaconu	Rumunia	28,9	78	0	0	0	30,0	100	80	0	0	258,0
	16	Jozefa	Izrael	29,9	98	20	0	0	30,5	90	0	0	0	208,0
	17	**CHMIELARCZYK**	**POLSKA**	28,8	76	0	0	0	28,0	60	60	0	0	**196,0**
	18	Wasiliewa	Bułgaria	23,5	0	0	0	0	29,9	98	85	0	0	183,0
	19	Velixar	Rumunia	29,3	86	0	0	0	29,1	82	0	0	0	168,0
	20	Kurinszky	Węgry	28,3	66	0	0	0	29,8	96	0	0	0	162,0
	21	Berger	Węgry	29,4	88	0	0	0	31,4	72	0	0	0	160,0



AEROKLUB POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ
(Członek FAI)

Warszawa 40, ul. Długa 52, telefon 6.12.81

BIULETYN Nr 235 — 1956

ZATWIERDZONE WYCZYNY

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL zatwierdziła następujące wyczyny jako lotnicze rekordy krajowe w klasach:

KLASA D, KATEGORIA I — SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE
Rekord krajowy prędkości przelotu po trasie trójkąta 300 km

HENRYK MUSZCZYŃSKI (Aeroklub Ostrowski) na szybowcu „Jaskółka" SP-1538, na trasie: Ostrów Wlkp. — Inowrocław — Poznań, Ostrów Wlkp. (317,9 km), dnia 12 lipca 1956 r.
Prędkość przelotowa **55,286 km/h.**

KLASA D, KATEGORIA II — SZYBOWCE WIELOMIEJSCOWE
Rekord krajowy prędkości przelotu po trasie trójkąta 300 km

HENRYK ZYDORCZAK (Aeroklub Ostrowski) z pasażerem Januszem Grześczykiem na szybowcu „Bocian" SP-1371, na trasie: Ostrów Wlkp. — Inowrocław — Poznań — Ostrów Wlkp. (317,9 km), dnia 19 lipca 1956 r.
Prędkość przelotowa **57,279 km/h.**

KLASA G, KATEGORIA I — SKOKI SPADOCHRONOWE INDYWIDUALNE (DZIEŃ)
Rekord krajowy celności skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości 1500 m

BOGDAN SZMIDT (Aeroklub Łódzki), skoki z samolotu „CSS-13" SP-ACG, na lotnisku Aleksandrów k/Łodzi, dnia 1 lipca 1956 r.
Średnia odległość lądowania dwóch skoków **50,62 cm.**

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL zatwierdziła następujące wyczyny jako spełnienie warunków zdobycia odznak szybowcowych:

DIAMENT ZA PRZELOT PONAD 500 KM

4 (29)	**Antoni Schabowski** — na szybowcu „Jaskółka" SP-1331, na trasie Jasionka — Żary, dnia 12 lipca 1956 r.	**518 km**

DIAMENTY ZA PRZELOT DOCELOWY PONAD 300 KM

25 (132)	**Michał Siekierzyński** — na szybowcu „Mucha" SP-1444: Pobiednik — Lubin, dnia 24 maja	**317 km**
26 (133)	**Henryk Ignasiak** — na szybowcu „Bocian" SP-1550 na trasie: Świdnik-Bielsko, dnia 12 lipca 1956 r.	**309 km**
27 (134)	**Paweł Dzida** — na szybowcu „Mucha" SP-1433 na trasie: Mielec — Wrocław, dnia 12 lipca 1956 r.	**335 km**
28 (135)	**Andrzej Adamkiewicz** — na szybowcu „Mucha" SP-1464, na trasie: Mielec — Wrocław, dnia 12 lipca 1956 r.	**335 km**
29 (136)	**Tadeusz Brzyski** — na szybowcu „Jaskółka" SP-1310, na trasie: Warszawa-Szamotuły, dnia 9 czerwca 1956 r.	**310 km**
31 (138)	**Wiesława Łanecka** — na szybowcu „Mucha" SP-1410, na trasie: Warszawa — Wrocław, dnia 12 lipca 1956 r.	**308 km**

ZŁOTE ODZNAKI SZYBOWCOWE

2 (128)	**Stanisław Łuszpiński**		
	przewyższenie:	Wrocław, dnia 1.6.1956 na szybowcu „Bocian" SP-1552	4020 m
	przelot:	Wrocław — Dziewięcierz, dnia 7.7.1956 na szybowcu „Mucha" SP-1491	490 km
3 (129)	**Wiktor Sznurowski**		
	przewyższenie:	Warszawa, dnia 3.7.1956 na szybowcu „Mucha" SP-1410	3100 m
	przelot:	Warszawa — Strzebielino, dnia 3.7.1956 na szybowcu „Mucha" SP-1410	338 km
4 (130)	**Wiesława Łanecka**		
	przewyższenie:	Warszawa, dnia 3.7.1956 na szybowcu „Mucha" SP-1496	3700 m
	przelot:	Warszawa — Wrocław, dnia 12.7.1956 na szybowcu „Mucha" SP-1410	308 km

SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

50 (1032)	**Jerzy Ziomek**			
	długotrwałość:	4.10.55 „ „	„Komar"	5 h 29 min
	przewyższenie:	29. 6.55 „ „	„Salamandra"	1300 m
	przelot:	12. 4.56 „ „	„Mucha"	158 km
51 (1035)	**Władysław Boczkaj**			
	długotrwałość:	4.10.55 „ „	„Komar"	5 h 26 min
	przewyższenie:	20. 4.56 „ „	„Mucha"	1200 m
	przelot:	28. 4.56 „ „	„Mucha"	64 km
52 (1034)	**Michał Siekierzyński**			
	długotrwałość:	4.10.55 „ „	„Komar"	5 h 28 min
	przewyższenie:	14. 5.56 „ „	„Mucha"	1400 m
	przelot:	17. 5.56 „ „	„Mucha"	135 km
53 (1035)	**Józef Kapiasz**			
	długotrwałość:	30.5.56 „ „	„Mucha"	5 h 50 min
	przewyższenie:	29.5.56 „ „	„Mucha"	1300 m
	przelot:	31.5.56 „ „	„Mucha"	53 km
54 (1036)	**Lech Jaworski**			
	długotrwałość:	15.10.55 „ „	„Komar"	5 h 29 min
	przewyższenie:	5. 6.56 „ „	„Mucha"	1680 m
	przelot:	3. 6.56 „ „	„Mucha"	93 km
55 (1037)	**Józef Kuczyński**			
	długotrwałość:	24.5.56 „ „	„Mucha"	5 h 40 min
	przewyższenie:	20.8.55 „ „	„Mucha"	1350 m
	przelot:	14.6.56 „ „	„Mucha"	64 km
56 (1038)	**Tadeusz Roślik**			
	długotrwałość:	10.9.55 „ „	„Mucha"	5 h 04 min
	przewyższenie:	14.6.56 „ „	„Mucha"	1400 m
	przelot:	21.9.55 „ „	„Mucha"	52 km
57 (1039)	**Wiera Czemiel**			
	długotrwałość:	31.5.56 „ „	„Mucha"	5 h 40 min
	przewyższenie:	5.6.56 „ „	„Mucha"	2070 m
	przelot:	17.6.56 „ „	„Mucha"	54 km
58 (1040)	**Andrzej Cieślikowski**			
	długotrwałość:	14.6.56 „ „	„Mucha"	5 h 18 min
	przewyższenie:	11.8.55 „ „	„Mucha"	1305 m
	przelot:	18.6.56 „ „	„Mucha"	85 km
59 (1041)	**Lucjan Sieczko**			
	długotrwałość:	23.5.56 „ „	„Mucha"	6 h 15 min
	przewyższenie:	1.7.56 „ „	„Mucha"	1500 m
	przelot:	1.7.56 „ „	„Mucha"	68 km
60 (1042)	**Stanisław Babiarz**			
	długotrwałość:	6.6.56 „ „	„Mucha"	5 h 36 min
	przewyższenie:	22.8.55 „ „	„Mucha"	5 h 36 min
	przelot:	2.7.56 „ „	„Mucha"	84 km
61 (1043)	**Antoni Jakubiec**			
	długotrwałość:	29.5.56 „ „	„Mucha"	5 h 58 min
	przewyższenie:	29.5.56 „ „	„Mucha"	1650 m
	przelot:	2.7.56 „ „	„Mucha"	84 km
62 (1044(	**Łucjan Jóźwiak**			
	długotrwałość:	16.4.56 „ „	„Mucha"	6 h 00 min
	przewyższenie:	25.5.56 „ „	„Mucha"	1560 m
	przelot:	9.7.56 „ „	„Mucha"	75 km
63 (1045)	**Henryk Mroczek**			
	długotrwałość:	21.5.56 „ „	„Mucha"	5 h 25 min
	przewyższenie:	3.6.56 „ „	„Mucha"	1320 m
	przelot:	9.7.56 „ „	„Mucha"	145 km
64 (1046)	**Tadeusz Babiarz**			
	długotrwałość:	9.7.56 „ „	„Mucha"	5 h 27 min
	przewyższenie:	9.7.56 „ „	„Mucha"	1250 m
	przelot:	10.7.56 „ „	„Mucha"	84 km
65 (1047)	**Marian Bereś**			
	długotrwałość:	11.7.56 „ „	„Mucha"	5 h 21 min
	przewyószenie:	27.5.55 „ „	„Mucha"	1250 m
	przelot:	11.7.56 „ „	„Mucha"	135 km
66 (1048)	**Jan Gutowski**			
	długotrwałość:	10.7.56 „ „	„Mucha"	6 h 20 min
	przewyższenie:	11.7.56 „ „	„Mucha"	1360 m
	przelot:	11.7.56 „ „	„Mucha"	80 km
67 (1049)	**Izydor Popik**			
	długotrwałość:	13.5.56 „ „	„Mucha"	5 h 24 min
	przewyższenie:	11.7.56 „ „	„Mucha"	1170 m
	przelot:	31.5.56 „ „	„Mucha"	67 km
68 (1050)	**Kazimierz Piekarz**			
	długotrwałość:	15.10.55 „ „	„Komar"	5 h 06 min
	przewyższenie:	12. 6.56 „ „	„Mucha"	1160 m
	przelot:	12. 7.56 „ „	„Mucha"	50 km
69 (1051)	**Zdzisław Strucki**			
	długotrwałość:	10.6.56 „ „	„Mucha"	6 h 51 min
	przewyższenie:	12.7.56 „ „	„Mucha"	1520 m
	przelot:	4.7.56 „ „	„Mucha"	53 km
70 (1052)	**Andrzej Wiench**			
	długotrwałość:	9.7.56 „ „	„Mucha"	5 h 05 min
	przewyższenie:	13.7.56 „ „	„Mucha"	1240 m
	przelot:	10.7.56 „ „	„Mucha"	60 km
71 (1053)	**Edward Moszonka**			
	długotrwałość:	11.7.56 „ „	„Mucha"	7 h 32 min
	przewyższenie:	11.7.56 „ „	„Mucha"	1540 m
	przelot:	14.7.56 „ „	„Mucha"	75 km
72 (1054)	**Kazimierz Samp**			
	długotrwałość:	10.7.56 „ „	„Mucha"	5 h 09 min
	przewyższenie:	10.7.56 „ „	„Mucha"	68 km
73 (1055)	**Eugeniusz Fuchs**			
	długotrwałość:	10.7.56 „ „	„Mucha"	5 h 14 min
	przewyższenie:	10.7.56 „ „	„Mucha"	1250 m
	przelot:	20.7.56 „ „	„Mucha"	85 km
74 (1056)	**Rajmund Janiaczyk**			
	długotrwałość:	10.6.56 „ „	„Komar"	6 h 05 min
	przewyższenie:	21.7.56 „ „	„Mucha"	1480 m
	przelot:	19.7.56 „ „	„Mucha"	110 km
75 (1057)	**Jurgen Warczyński**			
	długotrwałość:	24.5.56 „ „	„Mucha"	5 h 58 min
	przewyższenie:	21.7.56 „ „	„Much"	1210 m
	przelot:	19.6.56 „ „	„Mucha"	54 km

KOMISARZE SPORTOWI

Na wniosek zainteresowanych aeroklubów Komisja Sportowa APRL zatwierdziła dodatkowo następujących Komisarzy Sportowych APRL i Komisarzy-Pomocników:

AEROKLUB BIAŁOSTOCKI

Komisarze Sportowi: Stanisław Kępa, Włodzimierz Nowik, Tadeusz Dąbek, Janusz Rybacki, Tadeusz Korzonek, Czesław Kamiński, Wiera Szemiel, Włodzimierz Wierzba, Jan Czwakiel, Jan Jagodzik.
Komisarze-Pomocnicy: Olga Sańczyk, Mikołaj Kołodko, Marian Perkowski, Eugeniusz Kremer, Leszek Piekarski.

AEROKLUB ŁÓDZKI

Witold Łukomski, Stanisław Kołkowski, Seweryn Przybylski, Juliusz Kądzielski, Bolesław Karwański, Sławomir Zieliński, Zdzisław Balcerski, Bogdan Szmidt, Henryk Jóźwiak, Ireneusz Jóźwiak, Witold Kalita.
Komisarze-Pomocnicy: Aleksander Derlatka, Bogdan Szanweber, Mieczysław Niedźwiecki, Mieczysław Stępniak, Janina Bugajewska, Alicja Bugajewska.

SEKRETARZ AEROKLUBU PRL
TADEUSZ REJNIAK

Warszawa, 15 sierpnia 1956 r.

„SKRZYDLATA POLSKA" — ORGAN AEROKLUBU PRL
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

REDAGUJE ZESPÓŁ
Redaktor naczelny Jerzy R. Konieczny.

Kolegium redakcyjne: Paweł Elsztein, Tadeusz Malinowski, Jadwiga Sarnocińska, inż. Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarębski (sekretarz redakcji). Opracowanie graficzne Stanisław Kopf.

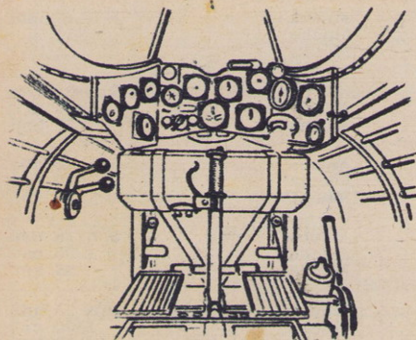
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Bracka 20a, tel. 6-61-01

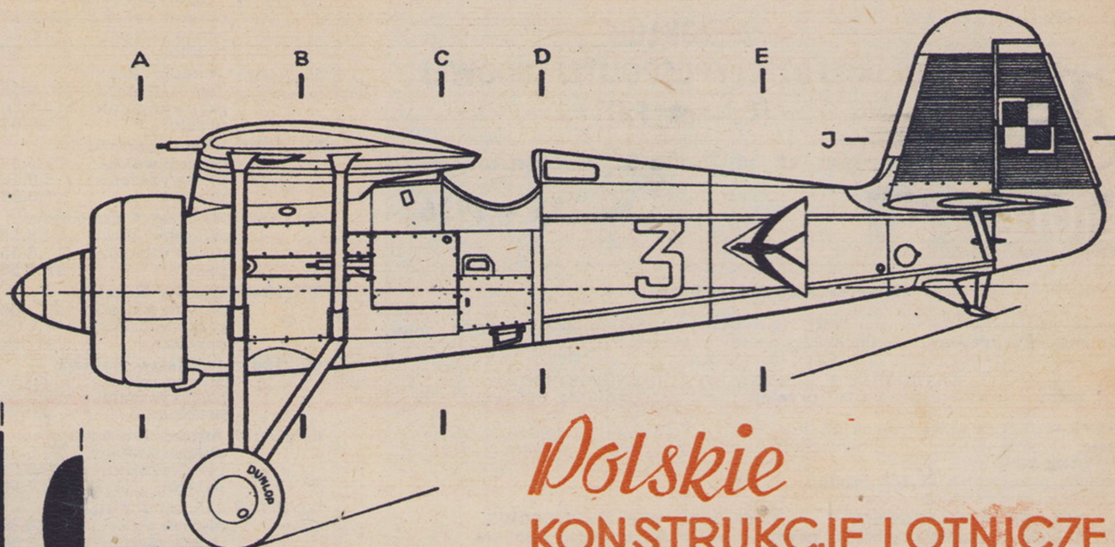
Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł.

Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Prenumerata „Skrzydlatej" na zagranicę wynosi: kwartalnie — 10,90 zł, półrocznie 21,80 zł, rocznie — 43,70 zł. Wpłaty przyjmuje PKWZ „Ruch", W-wa, al. Jerozolimskie 119 (tel. 80505), konto PKO 1-6-100024 — Warszawa, Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Aleje Jerozolimskie 119. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych Redakcja nie zwraca. Ogłoszenia w tekście redakcyjnym w wymiarach do 50 cm², w cenie zł 9.— za 1 cm² przyjmuje Dział Zbytu Wydawnictw Komunikacyjnych w Warszawie, ul. Kazimierzowska 52 najpóźniej do środy w tygodniu poprzedzającym ukazanie się numeru.

Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 5030/C B-21

NUMER PODPISANO DO DRUKU 5 WRZEŚNIA 1956 R.

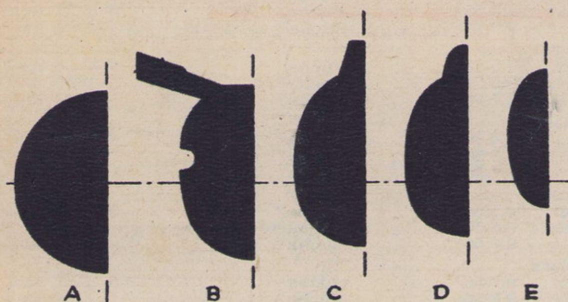


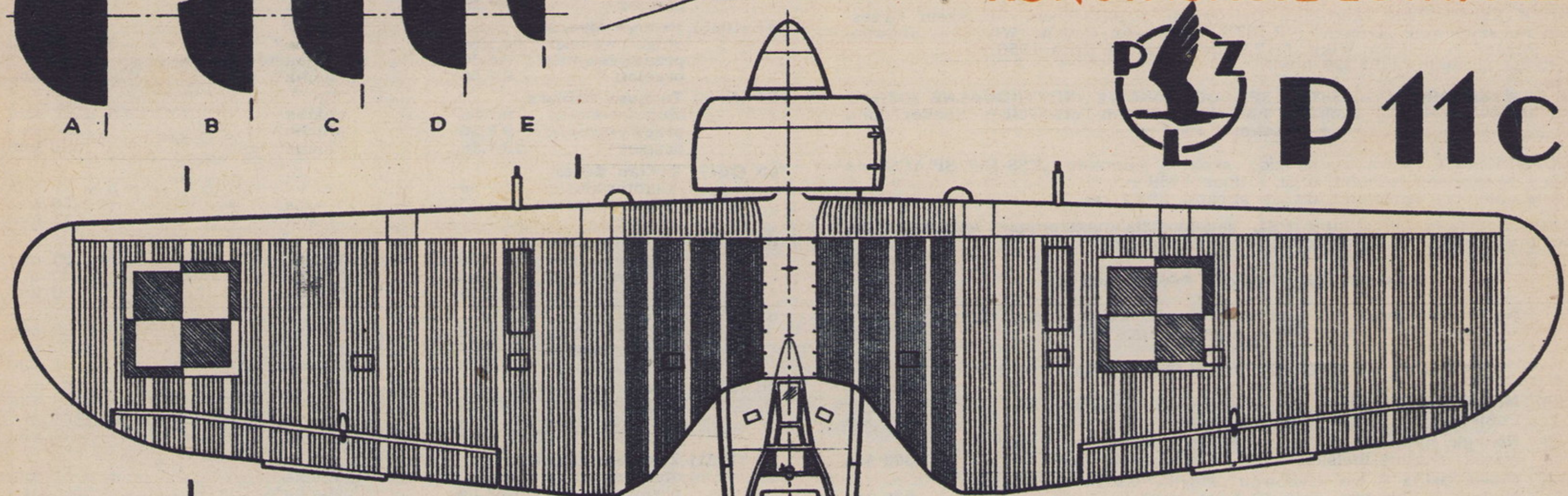


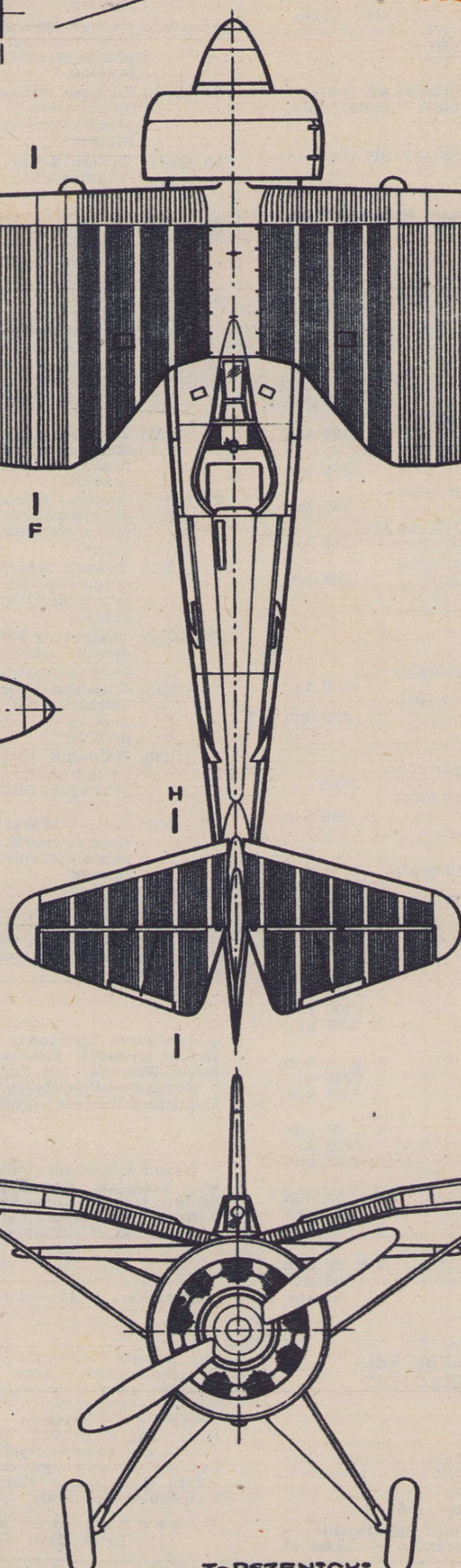
Polskie KONSTRUKCJE LOTNICZE

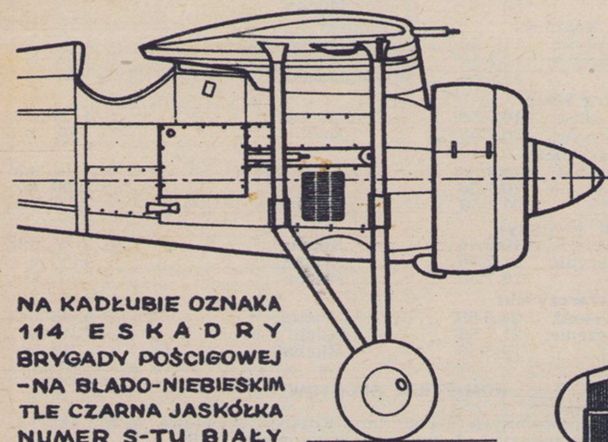


P 11c









NA KADŁUBIE OZNAKA 114 ESKADRY BRYGADY POŚCIGOWEJ – NA BLADO-NIEBIESKIM TLE CZARNA JASKÓŁKA NUMER S-TU BIAŁY



ROK BUDOWY 1934
JEDNOMIEJSCOWY SAMOLOT MYŚLIWSKI KONSTRUKCJI CAŁKOWICIE METALOWEJ

DZIEWIĘCIOCYLINDROWY SILNIK GWIAZDOWY CHŁ. POWIETRZEM SKODA-BRISTOL "MERCURY" VIS2 LUB GNÔME-RHÔNE 9 KRSE ŚMIGŁO DWUŁOPATOWE DREWNIANE

DANE TECHNICZNE
(Z SILNIKIEM "MERCURY" VIS 2)

ROZPIĘTOŚĆ	10,72 M
DŁUGOŚĆ	7,55 M
POWIERZCHNIA NOŚNA	17,9 M²
CIĘŻAR WŁASNY	1108 KG
CIĘŻAR CAŁKOWITY	1590 KG

UZBROJENIE:
CZTERY STAŁE K.M. KAL. 7,7 MM

CAŁY SAMOLOT MALOWANY NA KOLOR OLIWKOWY – DOLNE POWIERZCHNIE SKRZYDEŁ I STATECZNIKÓW NA JASNO NIEBIESKI SZACHOWNICE NA SPODZIE SKRZYDEŁ MALOWANE SYMETRYCZNIE ŚMIGŁO CZARNE × OBRZEŻE WYKROJU KABINY I PODUSZKA Z CZARNEJ SKÓRY

PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA NA POZ. MORZA	300 KM/H
PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA NA WYS. 5500 M	390 KM/H
CZAS WZNOSZ. NA 5000 M	6 MIN
CZAS WZNOSZ. NA 8000 M	13 MIN
PUŁAP PRAKTYCZNY	11000 M
ZASIĘG (PRZY 250 KM/H)	700 KM

METRY

